sport wodny



DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA, PŁYWACTWA
TURYSTYKI WODNEJ I JACHTINGU MOTOROWEGO

1-SZY ZESZYT ZA STYCZEŃ 1936 R.

WARSZAWA

Cena egz. 90 gr.

Nr. 1

ROK XII

H. Kędzierska

Książki nadesłane

Informacyjny Kalendarz Polskiego Związku Narciarskiego

Ósmy rok wydawnictwa Polskiego Związku Narciarskiego pod nazwą Kalendarz Informacyjny P. Z. N. oznacza dalszy postęp w dziale wydawnictw tego Związku. W porównaniu do roku ubiegłego Kalendarz został znowu powiększony i przedstawia obecnie spory tomik o 256 stronicach drobnego, ale czytelnego pisma, oprawiony w płótno. Zawiera on szereg działów bardzo przejrzyście zredagowanych, a przytem zamieszczone w nim wiadomości stanowią niezbędny materjał dla każdego narciarza. Kalendarjum zawiera nietylko kalendarz na rok 1936, ale także skrócony kalendarz na rok 1937. W części organizacyjnej znajdujemy cały schemat organizacyjny P. Z. N. z mnóstwem informacyj niezbędnych dla każdego pracownika klubu narciarskiego. Cenną nowością są informacje dotyczące sprawy instruktorów narciarstwa, którą to sprawę P. Z. N. traktuje ze szczególną troskliwością, doceniając jej znaczenie.

Sportowca zainteresuje bogaty dział sportowy ze szczegółowym programem imprez w sezonie zimowym oraz szczegółowy regulamin odznaki za sprawność P. Z. N., która cieszy się rekordową wprost popularnością w kołach zrzeszonych i niezrzeszonych narciarzy.

Dla turystów-narciarzy najcenniejszym jest dział p. t. turystyka. Zawiera on spis schronisk, stacyj narciarskich, turystycznych, schronów na obszarze Karpat polskich, oraz ustęp o narciarskich stacjach ratowniczych. Obok wiadomości informacyjnych, dotyczących przekraczania granicy polsko-czechosłowackiej, mamy dokładną bibljografję przewodników i map narciarskich okolic, wreszcie znajdujemy tam informacje tyczące się tak popularnej obecnie Odznaki Górskiej PZN.

Dla początkujących – także i dla zaawansowanych cennym jest dział poradnikowy. Zawiera on szereg szczegółów tyczących się wyekwipowania i oporządzenia narciarskiego, a przedewszystkiem dział p. t. jak wy[illegible]

Całość kalendarza uzupełnia dział różnych, w [illegible] znajdujemy komunikat meteorologiczno-śniegowy. [illegible]nienie ubezpieczeń od wypadków, informacje o kolei linowej na Kasprowy, informacje o zniżkach kolejowych dla narciarzy i t. p.

Informacyjny Kalendarz Narciarski P. Z. N. jest niewątpliwie jedną z najwszechstronniejszych publikacyj tego rodzaju. Powinien on być nieodłącznym towarzyszem każdego narciarza. Zaznaczyć należy, że Kalendarz otrzymuje bezpłatnie każdy członek klubu, zrzeszonego w P. Z. N.

Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie

Zawiadamia, iż wybrany na rocznem walnem zebraniu Zarząd Towarzystwa w dniu 5 grudnia 1935 r. ukonstytuował się następująco:

Prezes	dyr. Witold Czaykowski
Wiceprezesi	dyr. Władysław Maciejewski Dyr. Józef Kitkowski
Sekretarz zast. sekretarza	dyr. Władysław Żewicki Marjan Dudkowski
Skarbnik zast. skarbnika	Mieczysław Figurski Stefan Marchlewski
Naczelnik zast. naczelnika	Leon Birkholc por. Stanisław Śledziejowski
Gospodarz admin. zast. gospodarza admin.	Franciszek Wiśniewski Franciszek Bydzkowski
Gospodarz taboru zast. gospodarza taboru	Franciszek Bronikowski Edmund Ciesielski
Radni	Dr. Siemiątkowski Jan Witecki Stefan Jabłoniowski

Polski Związek Żeglarski

Warszawa, ul. Pierackiego 15 m. 1

Komunikat Nr. 1

Kurs Teoretyczny Wiedzy Żeglarskiej.

Wzorem lat ubiegłych Polski Związek Żeglarski organizuje kurs teoretyczny wiedzy żeglarskiej. Początek w dniu 22 stycznia (środa) o godzinie 18-ej. Kurs mieścić się będzie w lokalu gimnazjum im. Reja, pl. Małachowskiego 1.

Przewidziane są 3 kursy:

1) dla początkujących.

2) w zakresie programu na sternika jachtowej żeglugi śródlądowej.

3) w zakresie programu na sternika jachtowej żeglugi morskiej.

Zapisy przyjmuje się w lokalu Polskiego Związku Żeglarskiego w poniedziałki i czwartki od godz. 18 – 19, względnie na kursie.

Opłata wynosi po 3 zł. od osoby.

Za Zarząd PZŻ.

Sekretarz *Jerzy Lisicki* Prezes *Cz. Petelenz* *Komandor*

ROK 1[illegible] WARSZAWA, STYCZEŃ 1936 R. Nr 1

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Z turystycznego odcinka

Sprawa terminarza turystycznego znów staje się aktualna. Do jej zaktualizowania przyczynił się pośrednio Światowy Związek Polaków z Zagranicy, który chciałby zgóry wiedzieć, jakie wycieczki są projektowane w sezonie; istnieje bowiem możliwość, że niektórzy członkowie Związku odwiedzający kraj ojczysty, chcieliby go czasem poznać i od strony wód, przyłączając się do jakiejś zapowiedzianej wycieczki lub spływu. Sprawa ta była poruszana na konferencji w Państwowym Urzędzie Wych. Fiz. i Przysp. Wojsk. chodziło wogóle o zorganizowanie i ułatwienie ruchu turystycznego dla Polaków z zagranicy, przyjeżdżających do Polski i chcących możliwie jak najwięcej zobaczyć.

Polski Związek Towarzystw Wioślarskich zwrócił się z apelem do klubów, aby ustaliły pewne terminy wycieczek i podały je przed Sejmikiem wioślarskim do wiadomości Związku, celem ułożenia i opublikowania kalendarza wycieczek, projektowanych w sezonie 1936 r.

Nie ulega wątpliwości, że kalendarz taki jest rzeczą pożądaną i pożyteczną nietylko z uwagi na ewentualny udział w niektórych wycieczkach Polaków z zagranicy, i nietylko ze względów propagandowych, ale i praktycznych. Jest możliwe, że jakaś wycieczka pociągnęłaby członków innego klubu i w ten sposób liczba jej uczestników byłaby powiększona. Wprawdzie niezawsze leży to w intencjach turystów, aby wycieczki były liczne, rasowy turysta bowiem woli odbywać wycieczkę w ścisłem gronie—niemniej jednak kalendarz turystyczny poprostu pod względem informacyjnym oddałby usługi.

Referat turystyczny P. Z. T. W. już czynił próbę z kalendarzem turystycznym przed kilku laty (1931), wtedy próba zawiodła — może sprawa nie była jeszcze dostatecznie dojrzała — kluby wioślarskie, na zapytania o terminy wycieczek, bądź nie odpowiedziały, gdyż zgóry żadnych wycieczek nie planowano, bądź też odpowiedziały, ale z niewielu odpowiedzi nie można było ułożyć nawet najskromniejszego kalendarza.

Sprawa utknęła więc na martwym punkcie. Czy ruszy teraz? Zależy to całkowicie od klubów. Żeby tylko każdy klub przynajmniej jedną w ciągu sezonu wycieczkę zaprojektował, zorganizował i odbył — kalendarz przedstawiałby się bogato i ciekawie. Jedna już wycieczka na rok - to przecież tak mało! Ale mamy około 70 klubów więc kalendarz zawierałby pokaźną cyfrę 70 wycieczek!

W tem sęk, że większość klubów prawie żadnych wycieczek zgóry nie projektuje i trudno je do tego skłonić. A przecież nie jestto rzecz trudna, tembardziej, że nie chodzi tu o jakieś wycieczki długie, całomiesięczne, o „pożeranie" tysięcy kilometrów. Najpożądańszemi w kalendarzu byłyby wycieczki kilkudniowe i po okolicy w której leży siedziba klubu.

Żeby tak naprzykład Towarzystwo Wioślarskie w Łucku zorganizowało jakąś wycieczkę po rzekach Wołynia, Towarzystwo Wioślarskie w Tomaszowie Maz. — po Pilicy, w Kaliszu — po Prośnie i t. d. Te wycieczki bliskie, do których może przyłączyliby się członkowie z innych klubów, nie wykluczają projektowania wycieczek do innych połaci kraju. Klub Wioślarski w Warszawie może zaprojektować wycieczkę dajmy na to na Wileńszczyznę lub na pojezierze brodnickie, co byłoby w kalendarzu pozycją niemniej ciekawą. Kalendarz turystyczny możnaby zmontować... zadanie nie jest trudne. Trzeba tylko chcieć. W przeciwieństwie do kalendarza sportowego, daty mogą się w nim zbiegać.

Zobaczymy jak kluby zareagują na okólnik Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich, czy zgłoszą choć po jednej wycieczce? Nie będziemy pesymistami, i oczekujemy, że zgłoszą i w ten sposób kalendarz turystyczny będą mogli ujrzeć ci, którzy się nim interesują.



Widok z nad Styru

Kluby wioślarskie, na skutek przypomnienia P. Z. T. W. rozpoczęły nadsyłanie sprawozdań turystycznych za rok 1935. Jak zwykle, sprawozdań tych nadesłano niewiele, choć termin ich nadsyłania już mija. Wśród nich na wyróżnienie zasługuje plon turystyczny klubu Sportowego „Zjednoczenie", którego członkowie przewiosłowali w wędrówkach wodnych 27.508 km. Na czele figuruje oryginalna wycieczka: z Warszawy do Krakowa (pod prąd!) i spowrotem „hamburką". Wyczynu tego, chyba jedynego w kronice turystyki wodnej, dokonał p. Zenon Węgierkiewicz w 26 dni. Kilometraż obrachunkowy tej wycieczki wynosi 1.530 km. Trzy osoby pp.: Dulębowska, Olszańska i Jednaszewski wzięły udział na hamburkach pod flagą „Zjednoczenia" w spływie do morza Czarnego. Ulubionym terenem wycieczek członków „Zjednoczenia" było ponadto pojezierze augustowskie z malowniczym kanałem. Odbyto tam cztery wycieczki w tem jedną z Grodna do Warszawy — wszystkie „hamburkami". Hamburką też odbyła wycieczkę p. Helena Baryszowa rzeką Stryjem i Dniestrem do Zaleszczyk.

Dziesięciu członków Ruder-Club „Frithjof" w Bydgosz-

czy odbyło wycieczkę czwórką i dwójką półwyścigową z Krakowa do Bydgoszczy w 10 dni.

Członkowie W. K. S. „Prosna" Sekcja Wioślarska w Kaliszu, odbyli kilka wycieczek kajakowych po Warcie: z Sieradza do Wronek, z Poznania do Międzychodu, z Kalisza przez Poznań do Torunia i inne.

Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie urządziło w roku 1935 szereg wycieczek w bliższe i dalsze okolice Bydgoszczy—Brdą i Wisłą. Do największych należą wycieczki do Torunia, Grudziądza i Ciechocinka. W spływie naokoło Berlina uczestniczył członek B. T. W. dr. Stan. Niewilecki.

Robotniczy klub sportowy „Tramwajarz" w Warszawie umieścił w sprawozdaniu wycieczki: z Grodna do Warszawy i z Warszawy do Modlina.

Sekcja Wioślarska A. Z. S. — sześć wycieczek Wisłą do Oświęcima i spowrotem, do Sandomierza, do ujścia Skawy i inne. Ogólny kilometraż 986.

Okręgowa Sekcja Wodna P. P. W. w Bydgoszczy — trzy wycieczki: do Torunia, do Swiecia i do Kruszwicy; 9 uczestników km. 491 w 9 dni.

Tow. Gimn. „Sokół" Warszawa I Oddział Wioślarski - osiem wycieczek szlakiem Wisły, ogólny kilometraż 540

Odpowiedziało zatem zaledwie 10% klubów. Do odznaki turystycznej P. Z. T. W. zgłoszone zostały jedynie wycieczki „Zjednoczenia". Wycieczki W. K. S. „Prosna" — jako kajakowe, stosownie do przepisów P. Z. T. W. nie mogą być odznaczone.

Należy mieć nadzieję, że jeszcze wiele klubów nadeśle swe sprawozdania turystyczne, i co za tem idzie, ostateczny plon turystyczny ubiegłego roku okaże się znacznie bogatszy i ciekawszy.

* * *

Jeżeli chodzi o plany turystyczne na sezon najbliższy, to może je ujawnić w pełni dopiero terminarz turystyczny. Narazie wiadomo tylko, że kajakowcy pod egidą Polskiego Związku Kajakowego projektują spływ kajakowy do Berlina na Olimpjadę, przyczem spływ ten popłynąłby trzema drogami, by w pobliżu Berlina się połączyć. Jedna partja kajakowców spłynęłaby ze Śląska Odrą, druga — Wisłą, Notecią i Wartą (przez Bydgoszcz) i trzecia — najkrótszą trasą ze Zbąszynia, z tamtejszych jezior i rzeką Obrą. Ta ostatnia trasa nie jest znana pod względem spławności. Należałoby tylko dołożyć wszelkich starań, aby pod względem reprezentacyjnym spływ ten nie pozostawiał nic do życzenia, aby nie stanowił gromady, złożonej z jednostek zbyt indywidualnych.

Liga Morska i Kolonjalna projektuje spływ do Bałtyku nowego typu: nie masowy, lecz luźny. Start do morza ma się odbyć ze wszystkich miejscowości obowiązkowo w dniu „Święta Morza", metę w Gdańsku będą osiągać uczestnicy spływu stopniowo, na przestrzeni 2 — 4 tygodni. Jest jasne, że organizacja takiego spływu będzie rzeczą znacznie łatwiejszą.

Wł. Grzelak

Wioślarstwo na Igrzyskach Olimpijskich

Stoimy w przededniu Igrzysk XI Olimpjady — warto więc przypomnieć dzieje regat olimpijskich od ich pierwszych początków. Przeglądając te dawne dzieje widzimy, jak wielkiego postępu dokonało wioślarstwo przedewszystkiem w zakresie organizacyjnym i metod szkolenia wioślarzy. A przecież od pierwszych Igrzysk dzieli nas zaledwie lat czterdzieści.

Pierwsze Igrzyska odbyły się, jak wiadomo w r. 1896 w Atenach. Już wówczas przewidziano udział wioślarzy w Igrzyskach. Przecież od trzech lat istniała już Międzynarodowa Federacja Wioślarska F. I. S. A i rokrocznie odbywały się mistrzostwa Europy. Były to okresy świetnej formy wioślarzy francuskich i belgijskich. Postanowiono więc, iż w programie pierwszych igrzysk olimpijskich w Atenach znajdą się także regaty wioślarskie.

Od postanowienia do wykonania daleka droga. Federacja wioślarska liczyła podówczas zaledwie cztery państwa, co było zbyt małą liczbą, jak na zawody olimpijskie. Poczęto więc agitować za liczniejszem obesłaniem zawodów i doprowadzono do tego, że zgłosił się szereg osad. Nie znano wówczas pojęcia jakiegoś szczegółowego regulaminu zawodów. Zgłaszał się każdy, kto chciał. Chodziło przecież o to, aby zawody się odbyły.

Wyznaczone na dzień 1 kwietnia 1896 r. *regaty wioślarskie o mistrzostwo olimpijskie nie odbyły się*. W porcie bowiem Pireus, gdzie znajdował się tor regatowy, szalał w tym dniu wicher, tak, iż wogóle wyjazd okazał się niemożliwy. Gdy i na drugi dzień pogoda nie poprawiła się — zrezygnowano wogóle z regat i nieliczni ich uczestnicy rozjechali się do domów z uczuciem szczerego zawodu. Tego rodzaju zlikwidowanie sprawy regat olimpijskich nie było stanowczo właściwą propagandą idei olimpijskiej.

Niewiele lepiej było cztery lata potem na Igrzyskach II Olimpjady w Paryżu. Jak wiadomo główną imprezą była wówczas wielka wystawa światowa, a zawody olimpijskie stanowiły jedną z wielu atrakcyj wystawy. Skutkiem małej podówczas popularności sportu wogóle igrzyska te przeszły także bez większego wrażenia.

W programie znajdowały się m. in. także i regaty wioślarskie. Trzeba przyznać, że były one przygotowane bez najmniejszego pojęcia o organizacji. Brak ustalonego regulaminu był powodem ustawicznych sporów i awantur. Pozatem w trosce o liczebność startujących osad nie ograniczano wcale liczby osad każdego państwa, co powodowało jeszcze większe zamieszanie. Ostatecznie regaty się odbyły i wyłoniono *pierwszych mistrzów olimpijskich w wioślarstwie*.

W jedynkach triumfował *Francuz Barrelet*, [illegible] mistrz Europy, bijąc swego rodaka Gaudina i Anglika Ashe w czasie 7:35.3 na torze 1750 m. W czwórkach startowało



Nad Niemnem. Załoga „Wisły" wesoło odpoczywa



Czajki poleskie

aż dziesięć osad, przyczem po wielu awanturach doprowadzono wreszcie do finału, w którym zwyciężyła *osada niemiecka Germania R. C. Hamburg* przed Holandją (Minerwa Amsterdam), i drugą osadą niemiecką (Ludwigshafener R. V.) Osada francuska nie stawiła się na starcie finału. Wreszcie w ósemkach pierwsze miejsce zajęła *osada Stanów Zjednoczonych A. P.* przed Belgją, Holandją i Niemcami. Regaty odbyły się w dn. 25—27 sierpnia 1900 r.

Na Igrzyskach III Olimpjady w St. Louis (Stany Zjednoczone) i na Igrzyskach „Interwałowych" w r. 1906 w Atenach nie organizowano regat wioślarskich.

Dopiero w r. 1908 wioślarstwo pojawia się w programie Igrzysk i odtąd w programie tym figuruje stale, zyskując coraz bardziej na popularności i znaczeniu.

Regaty olimpijskie IV Olimpjady odbyły się na słynnym torze w Henley. Zgłosiło swój udział 8 państw, a zatem były to już zawody bardzo poważne. Regaty te przyniosły olbrzymi sukces gospodarzom t. j. Anglikom, którzy *wygrali wszystkie cztery konkurencje olimpijskie.* Potwierdził się wówczas ogólnie znany fakt, iż w Henley jest specjalnie trudno wygrać osadzie kontynentalnej.

Opowiadają jednak, iż jedno mistrzostwo napewno przypadłoby w udziale Niemcom, których reprezentant, autor popularnej książki o wioślarstwie *von Gaza* znajdował się w pełnej formie, gdyby ktoś usłużny nie uszkodził niemcowi podnóżka w skifie tak, iż ten na połowie toru musiał przestać wiosłować, oddając mistrzostwo w ręce czterdziestoletniego przeszło mistrza Anglji *Blackstaff'a.* Także i drugie miejsce w finale przypadło w udziale Anglikowi, a mianowicie Cullochowi.

Bieg dwójek podwójnych wygrali Anglicy *Fenning i Thomson,* w czwórkach dwa pierwsze miejsca zajęły osady angielskie, w ósemkach wygrała Anglja przed świetnie wówczas wiosłującą osadą belgijską, która z małemi zmianami wygrywała Grand Challenge Cup w Henley w latach 1906 i 1907. W osadzie belgijskiej, która zdobyła dwukrotnie Grand Challenge Cup wiosłował także jeden Polak — *inż. Kowalski,* do dziś dnia żyjący w Belgji. Przed zawodami olimpijskiemi proponowano mu przyjęcie obywatelstwa belgijskiego, byleby tylko startował na Olimpjadzie w barwach Belgji. Kowalski odmówił i... ósemka belgijska przegrała. A była to jedyna sposobność dla Belgów wygrania tej klasycznej konkurencji, sposobność, która nie powtórzyła się już więcej.

Zwyczaj nieograniczania liczby, startujących zawodników utrzymywał się nadal. Podobnie było w r. 1912 na Igrzyskach V Olimpjady w Sztokholmie. *Anglja* zdołała powtórzyć swój sukces tylko połowicznie, wygrywając jedynki i ósemki. Czwórki wygrali *Niemcy,* a wstawiony, jako ustępstwo dla gospodarzy raz jedyny, bieg czwórek klepkowych (yoles de mer) zakończył się zwycięstwem *Danji.*

W jedynkach ówczesny mistrz Europy (FISA) Belg Veirman został pokonany przez Anglika *Kinneara* o 8 sekund. W czwórkach Niemcy (Ludwigshafener R. V.) pokonali najlepszą osadę angielską. W ósemkach miała miejsce mała tragedja niemiecka. Oto Niemcy zgłosili dwie swoje osady do tego biegu, Sport Borussia i Berliner RV 1876. Obydwie wylosowano do tego samego przedbiegu. Osada Sport Borussi, choć wiedziała, iż przeciwnik jest dużo silniejszy — nie wycofała się z biegu i Berliner RV musiał pół godziny po biegu ze swymi rodakami, startować przeciw najlepszej osadzie angielskiej i oczywiście przegrał.

Organizacja zawodów nie stanęła na wysokości zadania. Wytyczono tylko dwa tory, co np. przy 18 czwórkach powodowało olbrzymie trudności. Ograniczono się do ustalenia mistrza i wicemistrza olimpijskiego, a medale bronzowe przyznano przez... losowanie. Wprowadzono wówczas po raz pierwszy ograniczenie, że każde państwo miało prawo zgłosić tylko dwie osady do każdego biegu. Ogółem uczestnicy zawodów byli ogromnie rozgoryczeni na organizatorów, którzy nie przewidzieli wszystkiego a przedewszystkiem wstawili niepotrzebnie do programu bieg czwórek klepkowych, zapominając o bardziej sportowych typach jak czwórki bez sternika i dwójki bez sternika.

Organizatorami Igrzysk VI Olimpjady mieli być Niemcy, którzy obiecywali sobie wykorzystać doświadczenia swych poprzedników. Niestety nie doszło do tego. Wybuch wielkiej wojny położył kres przygotowaniom olimpijskim. Zamiast na boisko sportowe — olimpijczycy wymaszerowali w pole, przyczem wielu z nich znalazło śmierć w walce. Wspomnieć należy tutaj nazwiska takie jak mistrz Europy Włoch *Sinigaglia* i Niemiec *dr. Von Gaza,* którzy padli jedni z pierwszych.

Ledwie świat otrząsnął się ze śladów wielkiej wojny a część Europy jeszcze walczyła na polach bitew, w r. 1920 dochodzi do Igrzysk VII Olimpjady w Antwerpji. Do zawodów tych zgłoszona była także i Polska, a między innymi działami sportu mieli startować także i wioślarze. Niestety przebieg wojny bolszewickiej zmusił nas do odwołania udziału w zawodach.

Regaty VII Olimpjady to wielki triumf Stanów Zjednoczonych. Wygrali oni trzy mistrzostwa na pięć rozgrywanych. W jedynkach tytuł mistrza zdobył świetny wioślarz amerykański, zdobywca Diamonds Sculls *Kelly* przed Anglikiem Beresfordem i Nowo-Zelandczykiem Hadfieldem. A więc trzech Anglosasów na czele. W dwójkach niebywały sukces osiągnął *Kelly* zdobywając w jednym dniu drugie mistrzostwo olimpijskie wraz z *Costello* przed Włochami i Francją. W dwójkach zwyciężyli *Włosi Olgeni i Scaturin* przed Francją i Szwajcarją, w czwórkach wygrała *Szwajcarja* przed Stanami Zjednoczonemi i Norwegją, zaś w ósemkach *Stany Zjednoczone* pokonały Anglję, utrzymując odtąd stale prymat na tym typie łodzi, bodaj-że najważniejszym.

W regatach VIII Olimpjady uczestniczyły poraz pierwszy osady polskie. Igrzyska te odbywały się w Paryżu, a tradycje z przed 24 lat utrzymały się bez zmian. Na regatach panował bałagan, organizatorzy nie orjentowali się w zawodach, a dowodem absurdu był fakt, iż w biegu dwójek bez sternika, do którego zgłoszono trzy osady, rozegrano przedbiegi, choć w finale mogły startować cztery osady

Ilość przedbiegów była nadmierna i niepotrzebna. Nie obeszło się przytem bez sensacji. W jedynkach np. i czwórkach złote medale olimpijskie zdobyły osady, które zasadniczo poodpadały w przedbiegach i dopiero w repesażach musiały walczyć o prawo startu w finale.

Polskie osady startowały w jedynkach i czwórkach. ówczesny Mistrz Polski *Andrzej Osiecimski-Czapski* startując na pożyczonej łodzi, nie mógł sprostać przeciwnikom i został zaraz w przedbiegu wyeliminowany. Pokonali go Australczyk Bull i Francuz Detton. Czwórka (Koło Wioślarzy Warszawskich) została wyeliminowana również w pierwszym przedbiegu przez osady Francji i Anglji.

Wyliczanie przedbiegów i repesaży zajęłoby zbyt dużo miejsca. Ograniczymy się do podania wyników finałów:

Jedynki: 1) *Beresford (Anglja)*, 2) Gilmore (USA), 3) Schneider (Szwajcarja). Bull (Australja) przestał wiosłować na trasie.

Dwójki bez sternika: 1) *Holandja (Rosingh i Reynen)*. 2) Francja.

Dwójki ze sternikiem: 1) *Szwajcarja (Candeveau i Felber* sternik Lachapelle), 2) Włochy, 3) USA, 4) Francja.

Dwójki podwójne: 1) *USA (Kelly i Costello)*, 2) Francja, 3) Szwajcarja, 4) Brazylja. Kelly i Costello powtarzają swój sukces z r. 1920 z Antwerpji.

Czwórki bez sternika: 1) *Anglja*, 2) Kanada, 3) Szwajcarja, 4) Francja.

Czwórki: 1) *Szwajcarja*, 2) Francja, 3) USA, 4) Włochy, 5) Holandja.

ósemki: 1) *USA*, 2) Kanada, 3) Włochy, 4) Anglja.

Regaty te zadały poważny cios wioślarstwu angielskiemu, ponieważ w biegu ósemek osada angielska została pokonana nietylko przez Amerykę, ale także przez Kanadę i co najgorsze przez Włochy. Od tego czasu Anglicy już nie ustaną w ambitnych planach, mających na celu zrewanżowanie się mistrzom z za Oceanu. Jak dotychczas jednak to usiłowania te pozostają bez efektu.

Przychodzą wreszcie czasy najnowsze, które mamy dobrze w pamięci. Pamiętamy piękne sukcesy *Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego*, które na Igrzyskach IX Olimpjady w r. 1928 w Amsterdamie zdobyło trzecie miejsce na czwórkach oraz AZS Warszawa, którego ósemka zdobyła czwarte miejsce. I tutaj we znaki dała się wąskość toru na kanale Sloten, gdzie równocześnie mogły startować tylko dwie osady. Tego rodzaju system wylania wprawdzie najmocniejszego i najlepszego, ale już przy ustalaniu drugiego miejsca jest mocno niesprawiedliwy. Po niezliczonej ilości przedbiegów i międzybiegów odbyły się wreszcie finały, których wyniki były nast.:

Czwórki: 1) *Włochy*, 2) Szwajcarja, 3) Polska.

Dwójki bez sternika: 1) *Niemcy*, 2) Anglja.

Jedynki: 1) *Pearce (Australja)*, 2) Myers (USA), 3) Collet (Anglja), 4) Gunther (Holandja).

Dwójki ze sternikiem: 1) *Szwajcarja*, 2) Francja.

Czwórki bez sternika: 1) *Anglja*, 2) USA.

Dwójki podwójne: 1) *USA Costello i Mac Ilvaine*, (trzecie mistrzostwo olimpijskie Costella na tym typie łodzi), 2) Kanada.

ósemki: 1) *USA*, 2) Anglja, 3) Kanada.

Jeszcze chyba lepiej utkwiły w naszej pamięci wyniki ostatnich regat olimpijskich w Los Angeles, które jak dotąd przyniosły nam najlepsze wyniki. Przy trzech startach jeden srebrny medal i dwa bronzowe medale olimpijskie to wynik świetny.

Wyniki regat X Olimpjady w Los Angeles były nast.:

Czwórki: 1) *Niemcy*, 2) Włochy, 3) Polska, 4) Nowa Zelandja.

Dwójki bez sternika: 1) *Anglja*, 2) Nowa Zelandja, 3) Polska, 4) Holandja.

Jedynki: 1) *Pearce* (Australja), 2) *Miller* (USA), 3) Douglas (Uruguay), 4) Southwood (Anglja).

Dwójki ze sternikiem: 1) *USA*, 2) Polska, 3) Francja, 4) Brazylja.

Czwórki bez sternika: 1) *Anglja*, 2) Niemcy, 3) Włochy, 4) USA.

Dwójki podwójne: 1) *USA*, 2) Niemcy, 3) Kanada, 4) Włochy.

ósemki: 1) *USA*, 2) Włochy, 3) Kanada, 4) Anglja.

Jak więc widzimy wyniki naszych osad WTW i KW „04" Poznań były piękne. Powinniśmy dołożyć wszelkich starań, aby wyniki regat XI Olimpjady w r. 1936 w Berlinie były jeszcze lepsze. Oto szczytny cel naszej pracy.

Wł. Długoszewski

W sprawie przepisów budowlanych dla łodzi żaglowych

Gdy aktualną jest sprawa zmiany przepisów budowlanych sądzę, że na miejscu będzie zabrać głos w tej sprawie i przedyskutować ją możliwie wszechstronnie.

Dostarczy to materjału „Komisji Technicznej PZŻ" i sprawi, że prace jej nie będą oderwane od idei nurtujących nasze żeglarstwo.

Przystępując do tematu, jako pierwszy punkt wyjściowy ustalimy postulat, iż żeglarstwo nasze jest niezmiernie ubogie, a więc wszelka zmiana kierunku dotychczasowej polityki musi być wykluczona, bo prowadziłaby do brutalnego wycofania szeregu łodzi często o wielkiej wartości materjalnej i o wysokich walorach żeglarskich urobionych przez życie w ciągu 10 lat, a prowadziłaby do nowego eksperymentowania w celu wyrobienia „typu". Jako przykład weźmy klasy dziesiątek, lub piętnastek turystycznych. Ostatnie typy poprzedzone były w obu wypadkach dwoma serjami mniej udanemi. (W piętnastkach „Nereida" potem „Foka" wreszcie „Muszla" w dziesiątkach „Słonka", „Sir" i ostatni „Diasek II"). Jakieś przerobienie podobnie wykształconej klasy, byłoby zaprzepaszczeniem poniesionych już wielkich kosztów; nieostrożne ograniczenie jej może łatwo zamknąć drogę dalszego rozwoju.

Drugim naszym postulatem będzie szybkość łodzi.

Do zwiększenia szybkości łodzi dążyć musimy wszystkiemi naszemi siłami. Bardziej nam na tem zależy niż Niemcom z jezior czy Szwedom ze szkerów. Dla nich bowiem, na wodzie stojącej zwiększenie szybkości jachtu o 10% to tylko te 10% zysku. Zaś dla nas jest to szalona różnica. Jeżeli prąd Wisły ocenimy na 4 km/godz., a szybkość łodzi przy słabym, a często zdarzającym się wietrze na np. 6 km/godz. to względem brzegu mamy 2 km/godz. Zwiększenie szybkości łodzi o 10% to jest o 0,6 km/godz. daje zwiększenie szybkości względem brzegu o 30%.

Przy jeszcze słabszym wietrze na wodzie stojącej powolna łódź też sobie pożegluje, a u nas na prądzie nie. A te warunki trafiają się bardzo często. O ile zwiększa więc naszą możebność wyjazdu łódź nieco tylko szybsza! Tak, że rezygnować z szybkości wolno nam tylko dla jakichś bardzo istotnych, ważnych powodów. Trzecim ważnym niezmiernie względem, który mieć trzeba na oku, jest trwałość łodzi i to zarówno budowanej wyłącznie na regaty, jak i na turystykę. Przytem te ostatnie jako bardziej narażone muszą być jeszcze mocniejsze, oraz odpowiadać pewnemu minimum wygody i przydatności turystycznej. Ze względu



Start bojerów na Jeziorze Rangsdorf

na ograniczające ich budowę przepisy, wszystkie jachty, podzielić trzeba na dwie zasadnicze grupy: monotypy i klasy wolne.

Monotypy, których konstrukcja jest raz ustalona do najdrobniejszych szczegółów i nie podlega żadnym udoskonaleniom, pozostają po pewnym czasie w tyle za klasami wolnemi. Ale zato, na regatach w grę wchodzą tylko zdolności sternika, a nie doskonałość łodzi. Pozatem monotypy międzynarodowe umożliwiają międzynarodową konkurencję.

Z punktu widzenia celu regat, mniejwięcej każdy monotyp, nadający się oczywiście na nasze warunki żeglarskie na nieuregulowanych wodach — jest dobry. Tak, że wybór dla nas jako monotypu niemieckiej „Olimpiajolle" był dlatego dowodem wielkiego znawstwa naszych władz związkowych, że wybrana łódź ma również i ogólne własności bardzo dobre.

Do uregulowania w najbliższej przyszłości pozostaje sprawa klas wolnych.

Spotyka się jeszcze trzecia grupa jachtów „półmonotypy". Ale tej pod uwagę brać nie warto. Półmonotypy bowiem łączą w sobie sprytnie ujemne własności klas wolnych jak i monotypów, a nie posiadają ich wartości. Jako klasy dość ściśle ograniczone przepisami nie dają możności konstruktorowi pójścia w kierunku zdrowego rozwoju ich techniki. Stąd konstruktorzy, dla polepszenia którejś z własności swego jachtu, starają się wymknąć przez oka oplatającej ich sieci przepisów i tworzą dziwolągi. A wogóle klasy te pozostają zawsze zacofane wobec klas całkiem wolnych. To zmusza związki, które klasy takie posiadają, do uśmiercania ich co pewien czas, i wprowadzania na ich miejsce klas nowych. Dzieje się to często z jachtami morskiemi, które z pewnych względów muszą być takiemi półmonotypami. I wówczas można je właśnie tanio nabyć. (Patrz artykuł „Messformeln", „Die Yacht" 1935). Jako klasa częściowo wolna, łodzie różnią się między sobą i wprowadzają do regat czynniki niewiadomości: kto zwycięża, sternik, czy konstruktor, który sprytnie ominął jakieś ograniczenie.

Jedyną ich zaletą może, ale nie musi być — dobre trzymanie się na fali i w złych warunkach. Ale tę własność może mieć każda pływająca skrzynia, a napewno ma ją każdy poprawnie skonstruowany jacht.

Wracając do naszych klas wolnych, przedewszystkiem nasunie się nam pod rozwagę piątka „V".

Dotychczas traktowana była jako klasa wolna regatowa. Była bardzo mało ograniczona przepisami. Co z nią obecnie zrobić. Nie ulega wątpliwości, że jest to klasa bardzo potrzebna. Na nieuregulowanej i bardzo płytkiej wodzie, mała, ruchliwa, zwrotna, łatwa do otaklowania i prowadzenia jest niezastąpiona na regaty lub krótki spacer. O popularności jej świadczy zresztą rozpowszechnienie.

Do jakich klas ją zaszeregować. Twierdzę stanowczo, że po linji dawnej polityki. Do regatowych.

Piątka, do której co najwyżej zabrać można drugie śniadanie nie jest turystyczną. Może nasunąć się myśl zrobienia z niej specjalnej klasy szkolnej. Do tego celu również się nie nadaje. Łódź która będzie jechała byle do niej wsiąść, trzymać ster i żagiel tak — trochę ściągnięty (nawet nie „byle nie zadużo" jak na kajaku, bo stateczna łódź i tak się nie przewróci). Zwrot przez sztag i przez rufę zawsze wyjdzie bez umiejętnego manewrowania sztorem. Co najwyżej w krytycznym momencie powtosłuje się trochę sterem. Największa sztuka żeglarza — podjazd — jest na niej nieklasyczny.

Na takiej łodzi szybko zapomni się, co nauczył instruktor, a będzie się umiało nawet mniej niż po kajaku.

Nie przeszkadza to zresztą, aby żeglarze młodzi czasem sobie na nich wyjeżdżali. Nie potrzeba się obawiać wypadku. Natomiast wiele zalet posiada piątka, jako klasa wolna regatowa. Ograniczona przepisami budowlanemi tylko co do bezpieczeństwa i trwałości daje pole konstruktorowi

do zwiększania jej szybkości — cokolwiek może dotychczas za małej, przy zachowaniu wszystkich dotychczasowych zalet. Jako najmniejsza z klas jest stosunkowo na tyle tania, że umożliwia pewne próby mające na celu udoskonalenie konstrukcji. Doświadczenie zdobyte przytem byłoby źródłem udoskonaleń klas większych, droższych, na których eksperymentowałoby się niechętnie z obawy stracenia wrazie niepowodzenia zaangażowanego większego już kapitału. Co do potrzebnych bardzo klas szkolnych, to znakomitemi są tutaj wszystkie klasy skośnodenne, jako tanie, a więc łatwiejsze do powetowania strat w razie uszko-[illegible]

Co do większych klas, to już na nich turystyka kładzie swe przemożne piętno. Każdy chce mieć łódź szybką, ale, która dawałaby mu możność spędzenia na wyprawie żeglarskiej krótszego, czy dłuższego urlopu, i dlatego zapoczątk-[illegible] klasy dziesiątek i piętnastek regatowych zamarły na pierwszych egzemplarzach i nie rozwiną się napewno póki szersze rzesze żeglarzy nie będą sobie mogły pozwolić na dwie łodzie — do regat i na turystykę specjalnie.

Sądzę, że potrzebne są dziesiątki i piętnastki turystyczne. Dwudziestki może już są stosunkowo zabliskie piętnastki lub dwudziestek piątek tak, że wydają mi się niezbyt potrzebnemi. Natomiast dwudziestka piątka, jako klasa mniej więcej największa, jaka może swobodnie żeglować po Wiśle, a pozatem łatwo dająca się zbudować z kajutą, uważam, że jest potrzebna. Czy klasę 25 zrobić z kajutą, czy bez, trudno rozstrzygnąć. Z kajutą jest lepsza na turysty-[illegible] otwartą

Skolei przejdę do poszczególnych przepisów.

Celem przepisów, jest takie pokierowanie budową jachtów, aby umożliwić im konkurencję, przy zachowaniu żądanych warunków trwałości, bezpieczeństwa i przydatności turystycznej łodzi.

Warunki te, w niektórych punktach kolidują z warunkiem szybkości. Np. budując łódź do regat, zrobimy ją z chowanemi w maszt fałami. Jest to dla turystyki niewygodne. Gdyby to było dla klas turystycznych dozwolone, wówczas wszyscy, rezygnując z wygody, musieliby mieć fały chowane, aby nie tracić szans na regatach.

Stego punktu widzenia przejdę kolejno warunki przepisów. Ze względu na trwałość łodzi, warunkiem wystarczającym będzie ograniczenie minimalnej grubości klepek, odległości żeber i wręg.

Są głosy, że w klasie regatowej nie należy ograniczać grubości klepek. Jest to uważam dość słuszne, ale nieżyciowe. Prowadziłoby do budowy łodzi szalenie delikatnych, szybko niszczejących i klasa taka nigdy nie rozmnożyłaby się należycie, wykazując zbyt wielką śmiertelność w stosunku do przyrostu.

Należy również zalecić sztywne budowanie skrzynki mieczowej. Jest to zwykle pięta Achillesa łodzi. Ściśle przepisać jej budowę trudno, bo trudno przewidzieć wszystkie możliwości konstrukcyjne. Ze względu na bezpieczeństwo należy żądać, aby klasa piątek regatowych miała zbiorniki powietrzne Większe klasy — turystyczne, w swem drzewie mają taki zapas pływalności że w razie zalania łodzi, załogę utrzymają, a plicht nie można zajmować zbiornikami, bo są potrzebne.

Również dla bezpieczeństwa ograniczyłbym najmniejszą szerokość łodzi. Dążąc bowiem do wątpliwego zwiększenia szybkości przez zwężanie łodzi, możnaby otrzymać łodzie przewracające się pod obciążeniem załogi na burcie.

Poza temi przepisami uważam za niewskazane jakiekolwiek ograniczanie klasy regatowej.

Klasy turystyczne musiałyby odpowiadać pozatem warunkom przydatności turystycznej. Byłyby to warunki żeglowności, mieszkalności i rozbieralności

Ze względu na żeglowność ograniczyć trzeba najmniejszą wysokość dziobu i burty, oraz szerokość np. w 1/5 odległości od dziobu. Zaniski bowiem, lub zaostry dziób na fali jest bardzo zalewany. Zaniska burta ma—oprócz zalewania — właściwość zmniejszania stateczności przy przechyłach na silnym wietrze. Uzupełniałoby powyższy warunek minimalne opokładowanie. Ale to minimum szerokości pokładu bocznego, któregoby się wymagało nie powinno być zbyt wysokie, aby pozwolić załodze balastować siedząc na podłodze.

Ze względu na mieszkalność zabronić należy zajmowania plicht i kokpitu wszelkiemi pomocniczemi konstrukcjami jak bloki do faków, przekładnie do steru i t. p. Dopuszczalnemi powinny być tylko wewnątrz łodzi zbiorniki powietrzne i szkoty do grota i miecza.

Ze względu na rozbieralność zabronić należy używania fałów ukrytych w maszcie i nakazać używanie steru łatwo odejmowanego a masztu składanego. Co należy rozumieć przez maszt składany trzeba ściślej określić, ale uważam za niewskazane ograniczać się do masztu ujętego w bocznice. Najlepiej byłoby określić czasem maksymalnym w przeciągu jakiego załoga byłaby zdolna maszt złożyć.

Bez trudu mógłby to sprawdzać mierniczy.

Pozatem następowałoby wyliczenie minimalnych wymiarów różnych części, których wytrzymałość jest konieczna, a czynnik szybkości popychałby do jej zmniejszania. Byłyby to wymiary minimum grubości żeber, wręg, pokładnic, kilu, miecza i t. d. Natomiast zupełnie nie należy ograniczać maksymalnej długości kadłuba. Powie ktoś, że wówczas można zbudować kadłub niesamowicie długi. Owszem, zrobi to szalony, albo szarlatan. Szalony przepisami się nie będzie krępował, szarlatan zawsze znajdzie drogę do uprawiania swego procederu. Zresztą, gdyby nawet zbudowano łódź, która w użyciu okazałaby się zbyt długą, to typ ten sam zamrze, nie znajdując naśladowców. A uzasadnić nie trudno, że maksimum szybkości można uzyskać właśnie na



W Niemczech robiono próby jazdy pod żaglem na łodzie, przyczem zamiast płóz zastosowano koła samochodowe. Wyniki w stosunku do boyerów wypadły nieszczególne

kadłubach dość długich (np. dla piątki 5 do 6 m. dla 10-ki 6—7 m. w zależności od konstrukcji). Potwierdza to życie. Nasze dziesiątki z około 5 m. przeszły z bardzo dobremi rezultatami na przeszło 6 m. Podobnie piętnastki. Tak, że teraz obcinanie przepisami tej długości miałoby chyba tylko jeden sens: wyeliminowanie nowych szybkich łodzi, w obronie starych krótkich i powolnych. A o to przecież nie chodzi.

Do tego duże wymiary kadłuba zgadzają się świetnie z wymaganiami turystyki. Są pakowniejsze, stateczniejsze.

Bezwzględnie: długości kadłuba ograniczać nie należy.

Spotyka się zdanie, że nieodpowiednim dla łodzi turystycznych jest ster z przekładnią. Nie jest to słusznem Przekładnia, byle była urządzona na pokładzie, a nie w plichcie i nie zabierała potrzebnego miejsca, jest nieszkodliwą, a pozwala na korzystne skrócenie rumpla. Długi rumpel bowiem łatwo zawadza przy zwrotach. W ciągu kilkunastu lat mojej praktyki, jako jedyne awarje miałem właśnie trzy złamania rumpla. Zapobiegałaby temu przekładnia. Pozwalałaby również odsunąć załogę ku środkowi łodzi, co jest bardzo korzystne dla tak ważnej dla nas zwrotności. Załoga stanowi na łodzi około 40% wagi tak, że przesunięcie jej ku środkowi znakomicie zmniejsza moment bezwładności zespołu. Wreszcie pozwala na zastosowanie tak wygodnego tylnego sztagu.

Wkońcu opisać trzeba, że klasy te, są to łodzie jednokadłubowe, z tylną pawężą (nie jak kajak) ostrą sztabą (nie jak punt) przekrojem podłużnym linją ciągłą (nie jak ślizgowiec) - - poprzecznym bez wnęk i zaklęśnięć.

Kończąc moje uwagi, jakie nasunęło mi moje skromne doświadczenie, chciałbym, żeby wywołały one oddźwięk ze strony tak żeglarzy, konstruktorów, jak i naszych Władz Związkowych.

inż. Tadeusz Sołtyk.

Praktyczne wskazówki żeglarskie

W numerze 50-ym r. u. czasopisma „Die Yacht" podaje dr. Gramsch kilka uwag praktycznych na podstawie swych doświadczeń w turystyce morskiej. Dla doświadczonego żeglarza nie przedstawiają wprawdzie wiele nowego, ale w naszych warunkach nie zawadzi streścić je, starszym dla pamięci, młodym dla nauki.

Dość dużo miejsca poświęca autor t. zw. „stawaniu w dryfie". Muszę niestety, używać tego utartego u nas terminu, choć oddawna drapie moje ucho, jako że brzydki i nie polski. Niestety, sam dotychczas nie umiem znaleźć lepszego, a o ile wiem, nikt z piszących kolegów innej nazwy jeszcze nie znalazł. Niech więc będzie narazie „dryf".

Manewr polega jak wiadomo na tem, że przez odpowiednie ustawienie żagli hamuje się bieg jachtu, który staje pod pewnym kątem do wiatru, nie posuwa się naprzód, lecz zwolna „dryfuje", t. zn. porusza się bokiem ku zawietrznej, przyczem opór boczny, działający na całą zanurzoną powierzchnię kadłuba, powoduje, że ruch ten odbywa się bardzo powoli. Przy świeżym wietrze jacht pochyla się naturalnie dość silnie. Po nawietrznej powstaje wązki pas cichej wody (węższy, niż szerokość statku), który łagodzi działanie fal. Mimo tego fala hałasuje pod kadłubem, a czasem wyskoczy nawet na pokład. Dla dobrze zbudowanego jachtu nie ma to jednak znaczenia. Natomiast odczuwamy po stanięciu w dryfie niezwykłą wprost ciszę, w porównaniu z szumem i świstem panującym podczas jazdy przy świeżym wietrze. Wartość tego manewru polega jednak nietylko na pewnem ukojeniu nerwów i możności spokojnego spożycia posiłków czy też przespania się. Autor stosował ten manewr z powodzeniem przed wąskiemi przejściami lub przed wejściem do portu, jeżeli to wejście czy cieśnina, były chwilowo zajęte, np. przez parowiec lub inny większy statek. Stojąc w dryfie ma się możność w najkrótszym czasie ruszyć naprzód i mieć pełną możność manewrowania.

Natomiast stawania w dryfie, celem przetrwania złej pogody na morzu, jak to zalecają podręczniki żeglarskie, nie miał dr. Gramsch sposobności wypróbować praktycznie, gdyż, jak powiada: „wyzyskiwał zawsze wichurę, żeby odbyć szybką podróż pod skróconymi żaglami. W stosunku do stania na kotwicy pływającej (dryfkotwie brr!) uważa autor stanie w dryfie za praktyczniejsze, gdyż wciąganie „dryfkotwy" jak też i jej wyrzucanie, wymaga sporo czasu i pozbawia jacht możności natychmiastowego manewrowania, np. w wypadku spotkania z innym okrętem. Zdaniem autora, dryfkotwy należy używać tylko w ostatecznej ostateczności (nb. uwagi p. G. odnoszą się wyłącznie do żeglugi na morzach zamkniętych)..

Bardzo rzeczowe są uwagi dr. Gramscha w sprawie układania planu wycieczki morskiej. Czas jest przeważnie ograniczony. Spowodu konieczności powrotu w pewnym określonym terminie. To też plan wycieczki należy o ile możności układać tak, żeby droga powrotna mogła odbywać się przy możliwie pomyślnych wiatrach. A więc przy wyjeździe kursy lawirowe, powrót przy możliwie pełniejszych wiatrach. Nie należy też lekceważyć momentu psychologicznego. Po pewnym czasie daje się u załogi zauważyć pewne zmęczenie i chęć spokojnej podróży. Dlatego też należy warunki trudniejsze przesunąć na początek podróży. Osobiście woli autor odbywać swoje wycieczki morskie na wodach mniej uczęszczanych, gdyż mniej tam prawdopodobieństwa spotkania innych statków, i w nocy, gdyż jak wiadomo, w nocy niema gwałtownych uderzeń wiatru (szkwałów).

Cenne są również obserwacje dr. Grimma w kwestji odżywiania się na jachtach. Natężenie fizyczne związane z żeglugą wymaga racjonalnego i dobrego odżywiania się.



Członkowie Kl. Żegl. „Chojnice" w końcu grudnia r. ub używali dowoli jazdy na boyerach na jez. Charzykowskiem

Podczas dobrej pogody nie przedstawia to znacznych trudności. Posiłki mogą być normalnie przyrządzane i podawane w ściśle określonych porach, do czego dr. Gramsch przywiązuje szczególną wagę. Według zalecenia lekarzy, posiłki powinno się przyjmować w umiarkowanej ilości, ale w stałych porach, cztery lub pięć razy dziennie, jak też i podczas wacht nocnych. Ponieważ przy złej pogodzie gotowanie posiłków może znaleźć się pod znakiem zapytania, dr. Gramsch ustawiał stale w kokpicie metalową skrzynkę, zawierającą „butersznyty", ciastka, czekoladę i gumę do żucia, oraz termosy z gorącym napojem. Zdaniem autora, od dobrego kucharza zależy w dużym stopniu nietylko zdrowotność załogi jachtu, ale też i jej stan psychiczny. Szczególnie ważną jest zdolność urozmaicania jadła.

Niemniej godne uwagi są wskazówki autora dotyczące ubrania jachtsmena. Przestrzega on przed zbytniem obnażaniem się, gdyż na morzu trudno jest nieraz osądzić, czy promienie słońca nie stają się niebezpieczne. Pod tym względem miał dr. Gramsch przykre doświadczenia z towarzyszami podróży, które zmuszały go do przerywania żeglugi i szukania pomocy lekarskiej w najbliższym porcie. Zaleca on przeto w czasie słonecznym ubranie lekkie, ale pokrywające całe ciało. Nie należy też zapominać o ochronie karku i głowy. Natomiast przy chłodnej pogodzie nie trzeba się wstydzić i nakładać, jeżeli potrzeba, jeden sweter na drugi.

Ale nietylko o ludziach trzeba pamiętać w słoneczną pogodę. Wylane od czasu do czasu na pokład wiadro wody przyczyni się znacznie do utrzymania jego szczelności.

Ciekawe są doświadczenia autora w sprawie uszczelniania pokładu. Jeżeli pokład jest lakierowany, to najlepszą metodą utrzymania szczelności jest jego zdaniem częste lakierowanie, a szczególnie stała kontrola i pociąganie lakierem już najdrobniejszych rysów. Do uszczelniania nieszczelnych miejsc, używał dr. Grimm z bardzo dobrym skutkiem plasteliny.

Zalecany gorąco przez autora środek ostrożności przy wchodzeniu do portu, polegający na obowiązkowem trzymaniu gotowej do natychmiastowego rzucenia kotwicy, jest starem żeglarskiem przykazaniem, stosowanem stale na dużych okrętach, a niedocenianem należycie przez jachtsmenów. Przezorność taka oszczędziłaby niejednej przykrej, a nawet niebezpiecznej chwili.

Słuszną jest również uwaga autora, że praktykowane często opuszczanie żagli natychmiast po zakotwiczeniu, nie jest dobre, gdyż jeżeli kotwica nie trzyma, sytuacja może się stać krytyczną, zanim żagle będą znów podniesione.

W portach, w których niema beczek do cumowania, zaleca dr. Gramsch rzucanie kotwicy i cumowanie rufą do brzegu. Jest rzeczą bardzo niemiłą, jeżeli jacht stojący burtą przy molo jest zmuszony z powodu silnego wiatru odejść i stawać na kotwicy, szczególnie jeżeli nie rozporządza motorem.

Na zakończenie powstaje autor przeciwko nierozsądnym gwałtownym turom, braniu bez potrzeby trudnych wjazdów, jak również przeciw puszczaniu się w drogę na nieodpowiednich lub źle wyposażonych jachtach. To nie jest jachting, lecz udręka. Prawdziwy jachtsmen działa z odwagą, świadomością rzeczy i żeglarską przezornością. To co jest prawdziwą żeglugą, to przebywanie jednej mili za drugą, z wyzyskaniem wszelkich okoliczności i całej swej wiedzy. Przytem trzeba pewnego spokoju, który wynika ze świadomości, że dopłynie się zawsze tam, dokąd się chce dopłynąć, nawet jeżeli się jedną noc spędzi stojąc w dryfie.

Czesław Petelenz.



Piękny skok po fali na motorówce z przyczepnym motorem

„O klasę popularną dla naszej młodzieży żeglarskiej"

W ciągu kilku ostatnich lat stoimy wobec zjawiska powstawania odłamu żeglarstwa polskiego, który wymyka się spod skrzydeł organizacyjnych PZŻ. Nie mam tu na myśli osławionego z tego tytułu AZM-u, lecz wielkie rzesze tych żeglarzy, którzy nie mają interesu w należeniu do PZŻ.

Są to ci żeglarze, którzy posiadają łodzie nie należące do żadnej z klas związkowych, lub międzynarodowych, łodzie „nierasowe".

Takich jest coraz więcej. Pojawiają się z każdym rokiem nowe typy tych łodzi (kajak P7, P15, Żuk) budowane przeważnie ze sklejki. Jedyną racją ich bycia jest ich taniość. Żeglarz, którego nie stać na posiadanie łodzi klasowej, której cena zaczyna się od około tysiąca złotych, musi zadowolić się taką, lub zrezygnować z żeglarstwa.

Wprowadzone niedawno łodzie klasy „Z" sprawy też nie rozwiązują. Są zbyt drogie.

Dla rozwiązania tej trudnej sprawy nie widzę innego wyjścia, jak utworzenie nowej klasy łodzi tego typu. Wtedy całe te masy żeglarzy skazanych przez warunki życiowe na posiadanie conajwyżej łodzi wykonanej często własnemi rękami ze sklejki (mam tu na myśli przedewszystkiem młodzież) nie będą stracone dla PZŻ, gdyż w ich interesie leżeć będzie należenie do Związku. Tym walorem który może im ofiarować i którym może ich Związek przyciągnąć będą regaty. Regaty, które niezaprzeczenie mają wielką wartość atrakcyjną.

Kosztem więc może niezbyt reprezentacyjnego wyglądu klasy popularnej, proponowanej przeze mnie, zyskujemy to, że cała masa młodych przeważnie żeglarzy w zetknięciu się z organizacją PZŻ-tu zaznajamiać się będzie ze zwyczajami, tradycją, regatowem prawem drogi. Jednem słowem wychowywać się będzie na dojrzałych żeglarzy pod kierunkiem, a nie dziko. Przepisy budowlane tej klasy powinny być bardzo liberalne tak, aby każdy młody nawet chłopiec mógł taką łódź wykonać sam i to z takiego materjału, jakim w danej chwili dysponuje. Tak, że mojem zdaniem błędnem tu byłoby ograniczanie (jak to jest w innych klasach) drobnych szczegółów budowy (np. pawęż: dębowa, żeber 10 o wymiarze... i t. d.). Niechaj te rzeczy pozostaną dowolne.

Praktycznie rzecz biorąc nie wpłynie to w dużej mierze na zróżniczkowanie wartości poszczególnych łodzi.

Proponuję następujące przepisy budowlane, które oczywiście podlegają jeszcze dyskusji:

Łódź mieczowa, jednożaglowa (cat), jednoosobowa
powierzchnia żagla: 5 m²
największa szerokość minimum 1,20 m.
minimalna szerokość
pawęży (górna krawędź) 0,70 m.
najniższa wysokość
burty nad poziom wody 0,30 m.
minimalna grubość
ścianki (sklejka) 3 mm.

Materjał, oraz wszystkie inne wymiary dowolne.

Klasy tej nie będzie można oczywiście uważać za równorzędną z innemi klasami PZŻ. Już samo pojęcie „klasy" jest inne. Tutaj żaden punkt przepisów nie może łodzi podrażać, lub budowy jej utrudniać.

Uważam, że klasa ta potrzebna jest przedewszystkiem dla młodzieży. Młodzieży, która sama będzie łodzie te konstruować i wykonywać.

Nie stawiajmy więc na jej drodze zbyt dużo trudności. A zwłaszcza trudności natury materjalnej. Musi to być w całem tego słowa znaczeniu łódź jaknajprostsza. Ale łódź żaglowa, nie kajak, który młodego żeglarza przez swe wady zniechęcić raczej może.

W pojęciu mojem stworzenie klasy popularnej, wciągnięcia całych mas młodzieży na drogę prawdziwego żeglarstwa (a nie kajakarstwa), zachęcenie jej do konstruowania budowy, doświadczeń i wreszcie do regat, da nam w przyszłości nowe zastępy polskich konstruktorów fachowych, masy żeglarzy, których potem, zgodnie z ich pragnieniem, wyślemy na morze, no i narybek żeglarzy regatowych, z których później będziemy mogli wybrać talenty o klasie światowej.

J. M.

Kronika żeglarska

Regaty atlantyckie w 1936-tym roku

Naskutek porozumienia między kierownikiem sportu niemieckiego (Reichssportführer) a Cruising Club of America, tegoroczne regaty atlantyckie będą miały jako cel Cuxhaven u ujścia rzeki Łaby. Tym razem doroczne regaty bermudzkie będą połączone z regatami atlantyckiemi w ten sposób, że jachty odbędą najpierw wyścig New Port-Bermuda, a następnie wystartują do przebycia Atlantyku z celem w Cuxhaven.

Międzynarodowa klasa 6 m-R.

Słynny jacht „White Lady", zdobywca pierwszej nagrody na zeszłorocznych regatach w Kilonji, został sprzedany do Niemiec. Nabywcą jest Udo Frank-Rosenthal z Monachjum. Nowy właściciel nadał mu nazwę „Hunding".

W Szwecji, Norwegji, Finlandji i w Niemczech znajduje się w budowie kilka nowych „szóstek". Jak prawie co roku budują nowe jednostki tej klasy znani żeglarze dr. Lubinus (Kiel) i Diettrich Fischer (Hamburg).

Budowa olimpijek w Niemczech

Ponieważ olimpijki do regat olimpijskich w Kilonji powinny być w miarę możności zupełnie jednakowe, postanowiono nie powoływać do konkurencji różnych stoczni, lecz oddać całą serję jednej. Wybór padł na stocznię Buchholza w Grünau, która otrzymała zamówienie na 30 sztuk. Żagle robi firma Walter Benrowitz w Picheldorfie. Będą one wykonane z jednolitego materjału i ściśle według jednakowych wymiarów.

Każdy zawodnik wylosuje jedną olimpijkę, którą otrzyma w zupełnie surowym stanie, tak, że będzie mógł wytrymować ją, jak też i żagle, według swego upodobania i swej umiejętności. W ten sposób i pod tym względem regaty będą próbą zawodników.

Zmiana terminu „Tygodnia Kilońskiego"

Tegoroczny „Tydzień Kiloński" (Kieler Woche), odbędzie się po regatach olimpijskich, a więc w sierpniu r. b. (16 do 22 sierpnia).

Stocznia w mieszkaniu

Stocznia w mieszkaniu.

Niejaki p. H. Bulthuis w Bergum (Holandja) zbudował w swojem mieszkaniu jolę mieczową, która ze względu na swą taniość i bardzo łatwą konstrukcję rozpowszechniła się tak bardzo w całym kraju, że wkońcu związki żeglarskie uznały potrzebę zalegalizowania tej joli „jako klasy. Dziś setki „jachtów" klasy „BM" żegluje po lagunach holenderskich. Łódź ma następujące wymiary: długość 4,75 m, szerokość 1,50 m, zagłębienie z mieczem 0,80 m, grot 8,80 m ,fok 3 m, fok sztormowy 1,80 m.

Łódź niema wręg, ich miejsce zajmują szablony, które pozostają na miejscu i do których przybija się poszycie, zrobione z cienkich, giętkich desek.

W numerze XXXII, 50 z r. 1935 czasopisma „Die Yacht" znajdujemy opis i ilustracje tej oryginalnej konstrukcji.

Rysunki i wyczerpujące wskazówki budowlane w języku holenderskim, można otrzymać za 7,50 guld. hol. (około 27 zł.) w Central Bureau voor Watersport, Sixhaven Amsterdam N.

Na jednej z ilustracyj w „Die Yacht" widzimy, jak gotowa łódź jest spuszczona na wodę, a raczej na ulicę, przez okno z pierwszego piętra, gdyż jak wiadomo każdy dom w Holandji posiada urządzenie do transportowania w ten sposób ciężarów z mieszkania i do mieszkania.

Regaty lodowe w Angerburgu

W Angerburgu (Prusy Wschodnie) odbędą się z końcem lutego lub z początkiem marca r. b. regaty boyerów o mistrzostwo Niemiec i o mistrzostwo Europy. Termin będzie wyznaczony w ten sposób, że w niedzielę odbędzie się powitanie zawodników, w poniedziałek i wtorek regaty o mistrzostwo Niemiec, a następnie w środę, czwartek, piątek i sobotę o mistrzostwo Europy.

Jak się dowiadujemy, z polskich żeglarzy wezmą w tych regatach udział zawodnicy Klubu Żeglarskiego Chojnice.

Drachen-Klasse

Smoki rozpowszechniają się coraz bardziej. Ostatnio zainteresowali się tą klasą żeglarze szkoccy i jest tam kilka „Smoków" w budowie.

Popularny typ jachtu lodowego

Niemiecki Związek Żeglarski opracował popularny typ jachtu lodowego, tani i łatwy do wykonania o 12-m² żagla. Rysunki i przepisy budowlane tego *„12-? Volks-Eissegel-Schlitten"* sprzedaje D. S. V. po cenie 2 RM.

Na nowy rok pływacki

Po pobieżnym bilansie prac w roku minionym, pora przejść do omówienia programu na przyszłość. Sprawie tej poświęciłem już dwa artykuły. Przedewszystkiem więc wyraziłem pogląd, iż P. Z. P., jako instytucja *sportowa* powinien ograniczyć swą działalność do rozwoju *sportu* pływackiego, t. j. pływania zawodniczego, pozostawiając komu należy troskę o rozpowszechnianie umiejętności pływania elementarnego. Starałem się dowieść, że prowadzenie pracy w obu tych kierunkach przekracza siły i możliwości PZP. nietylko obecne, ale nawet w najlepszych warunkach w niedalekiej przyszłości. Pozbyć się zatem należy tego balastu, pozostawić go tym, do kogo on powinien należeć, to jest szkołom, wojsku, zarządom miejskim, a przedewszystkiem PUWF'owi. Gdyby PZP. ograniczył swą działalność do pracy czysto sportowej, to jest do doskonalenia *zawodników* — wówczas dopiero miałby szanse sprostania swym zadaniom.

Zrozumiałem jest, że dzisiaj jest to hasło „na wyrost", które w obecnej chwili niema jeszcze szans powodzenia. Tkwimy bowiem korzeniami w bałamutnej zasadzie „przez ilość do jakości", zbyt mocno pokutuje jeszcze pogląd, iż wystarczy popularyzować sport, a z mas jednostki wybitne same wypłyną i same się wydoskonalą tak, że skoncentrowanie działalności Polskiego Związku Pływackiego wyłącznie na „pracę wzwyż" nie da się odrazu przeprowadzić. Nie wątpię jednak, ze sczasem zrozumieją wszyscy, iż jeden słaby organizacyjnie i finansowo związek sportowy nie może prowadzić propagandy i nauki pływania na całym terenie Rzeczypospolitej, nie może być głównym, niemal wyłącznym, organizatorem kursów instruktorskich, ratownictwa, obozów. Kiedyś zrozumiemy przecież, że rozpraszanie działalności swej na kilka lub więcej przedmiotów prowadzi najprościej i najpewniej do tego, by na żadnym odcinku działalność ta nie dała konkretnych rezultatów. Wierzę, że wkońcu zwycięży pogląd, iż pracę „wszerz" prowadzić winien PUWF, wojsko, szkoły, a P. Z. P. ograniczy się do pracy „wzwyż". Wtedy dopiero zobaczy związek konkretne i namacalne rezultaty swych wysiłków.

Nie czekając dość odległego, zwycięstwa tej tezy, ołak wiłem w swoim czasie zarys programu działalności dla PZP. ograniczając się konsekwentnie do pracy nad doskonaleniem pływaków czołowych. Wskazywałem na drogi zasadnicze: trenerów, obozy dla zawodników czołowych i zawody międzynarodowe.

Wszystkie te prace wymagają jednak funduszów, których nie mamy, a jeżelibyśmy nawet na ten cel coś niecoś dostali, to będzie to w każdym razie niewiele. Trzeba zatem zająć się tańszemi kierunkami pracy. Sądzę, że przedewszystkiem trzeba wskazać na zawody krajowe. Liczba



Oryginalny typ boyera na jeziorze Rangsdorf (Niemcy)

tych imprez jest zastraszająco mała i kurczy się z roku na rok. Każdy kto organizował zawody krajowe wie dobrze, że z reguły nie przynoszą one deficytu, o ile nie popełniono oczywiście jakichś kardynalnych błędów w ich kalkulacji. Jeżeli przeprowadzić zawody ostrożnie, liczbę zawodników przyjezdnych mierzyć z ich atrakcyjnością i pojemnością widowni — można zgóry być pewnym bezdeficytowego zbilansowania imprezy, czy będzie to latem, czy też zimą. W niektórych środowiskach, jak np. w Krakowie, mecze waterpolowe dają nawet pokaźne dochody. Nie ulega wątpliwości, iż odrobina przedsiębiorczości i pomysłowości umożliwiłaby klubom przy częstszych imprezach osiąganie pewnego stałego dochodu. Brak inicjatywy klubów w tym kierunku jest jednak niezwykły. Najgorzej przedstawia się pod tym względem Wilno, Łódź, i co najdziwniejsze, przodująca w pływaniu Warszawa.

Oczywiście jeżeli urządza się jako samodzielną imprezę jeden mecz waterpolowy, i to w takich warunkach jak np. w Parku Skaryszewskim, gdzie widz od początku do końca wogóle nic nie widzi, zrozumiałem jest, że deficyt musi powstać. Nie dowodzi to jednak, by w tej samej Warszawie na lepszej pływalni (np. na Stadjonie W. P.) ligowy mecz waterpolowy uzupełniony ciekawemi konkurencjami pływackiemi nie miał być samowystarczalny. Każdy mecz, czy to ligowy, czy to o wejście do ligi (te zazwyczaj odbywają się w ośrodkach mniej sportowo zaawansowanych), powinien być połączony z ogólnemi zawodami i przy przeciętnej pogodzie musi być zawsze bezdeficytowy. Ucieczka klubów przed tego rodzaju imprezami jest chodzeniem po linji najmniejszego oporu. Dlatego też P. Z. P. ma tu bardzo wdzięczne zadanie, które w pierwszym rzędzie powinno go absorbować: inicjatywa i skłanianie klubów i okręgów do urządzania imprez jaknajczęściej. Oczywiście Związek centralny sam Zawodów tego rodzaju urządzać nie może i nie powinien. Jego rzeczą jest tylko nakłanianie zainteresowanych. Przekonaliśmy się w latach ubiegłych na przykładach wielu imprez prowincjonalnych bardzo udanych, iż inicjatywa PZP., wielokrotne listy, ułatwienia, pośredniczenie z klubami stołecznemi, robiły swoje. Imprezy, o których organizatorowie samiby nie pomyśleli, dzięki inicjatywie Związku dochodziły do skutku i dawały świetne rezultaty sportowe i propagandowe.

Oczywiście tam gdzie sama inicjatywa i zachęta słowna nie wystarcza, trzebaby udzielić pomocy. Pomoc może polegać na wyjednaniu zniżek kolejowych, na zorganizowaniu tournée jakiej lepszej drużyny stołecznej czy śląskiej w ten sposób, by objazd zmniejszył koszty poszczególnych startów i t. d. Wreszcie możnaby myśleć o uzyskaniu od PUWF'u pewnego funduszu na subwencjonowanie imprez w tych okręgach, w których bez pomocy finansowej z zewnątrz nie odbyłyby się one nigdy. Okręgiem takim jest np. Wilno, znajdujące się istotnie w bardzo ciężkich warunkach. Inaczej przedstawia się sprawa z Łodzią, która może zawsze urządzić bez deficytu zawody z którymś z czołowych klubów warszawskich, o ile tylko chce jej się do tego zabrać. Pomoc Związku musi być zatem różnoraka. Również możnaby pomyśleć o stworzeniu pewnego funduszu na zabezpieczenie od niepogody. Na fundusz taki mogłyby się złożyć składki klubów i pewna kwota wpłacona przez Związek, stem, że w razie niepogody uczestnicy tego funduszu otrzymaliby określone odszkodowanie. Byłoby to swego rodzaju „domowe" ubezpieczenie, zastępujące ubezpieczenia prawdziwe. Oczywiście najbardziej celowem (ale i najtrudniejszem) byłoby skłonienie któregoś z towarzystw asekuracyjnych, by na wzór zagranicy przyjmowały ubezpieczenia zawodów od deszczu. Nie ulega wątpliwości, że gdyby ten orzech dało się zgryźć, liczba imprez pływackich w Polsce musiałaby się potroić. Widmo niepogody, niweczącej wszelkie najracjonalniejsze kalkulacje, przeraża zgóry wszystkich, a nikt nie ma ochoty znaleźć się w beznadziejnej sytuacji, gdy z pustej kasy trzeba gościom zwrócić koszta przyjazdu. Nic też dziwnego, że w tych warunkach na urządzanie imprez puszczają się tylko te instytucje, które mają fundusze na pokrycie deficytu wrazie deszczu. Instytucyj takich na terenie sportu pływackiego jest bardzo mało. Od czasu do czasu może sobie na to pozwolić PZP., rzadko który z większych klubów. Nic też dziwnego, że kluby urządzają z reguły tylko te zawody, do których są zmuszone, to znaczy mecze ligowe. Urządzają je też jak można najskromniej, a więc poza jednem spotkaniem piłki wodnej nie dają widzom nic, aby ryzyka nie powiększać. Niewątpliwie strach przed deszczem jest tym czynnikiem, który zamrozi największy zapał i najlepsze chęci. Zabezpieczenie przed tym wrogiem sportu, jakim jest niepogoda powinno być przeto jedną z głównych trosk PZP.

Poza stroną finansową największą przeszkodą do urządzania imprez jest zawsze kalendarz. Błędem jest to, że istnieje w Polsce parę nazwisk, bez których kluby nie wyobrażają sobie wogóle zawodów. W rezultacie więc mamy paru zawodników o dobrze zareklamowanych nazwiskach, którzy rzecz prosta nie mogą się rozrywać, a kluby bez nich imprez urządzać nie chcą. Stem oczywiście trzeba też skończyć.

Sezon nasz jest krótki, dni świątecznych w nim mało, a imprez obowiązkowych, jak mecze waterpolowe, ligowe i o wejście do ligi bardzo dużo. Dlatego też dobre ułożenie ogólnego kalendarza obejmującego imprezy związkowe, okręgowe i klubowe, jest jednem z najważniejszych i najtrudniejszych zadań PZP. Wziąć się do tej pracy trzeba bardzo wcześnie i w porę wejść w pertraktacje z poważniejszemi klubami tak, by powiązać ze sobą imprezy klubowe i mistrzowskie, włączyć do imprez klubowych czy okręgowych poszczególne obowiązkowe spotkania piłki wodnej. Spotykane często zjawisko, iż klub w jednym tygodniu urządza ogólne pływackie zawody np. jubileuszowe, a w następnym samotny mecz ligowy piłki wodnej — nie ma sensu. Terminy się rozbijają, zawody tracą atrakcyjność, a zawodnicy terminy.

Praca w kierunku pobudzenia okręgów i klubów do urządzenia całej sieci imprez w całej Polsce i w ciągu całego sezonu, uzgodnienie terminów i warunków finansowych, uzgodnienie kwestji startu poszczególnych asów, by nie byli rozrywani — jest zadaniem bardzo poważnem, a w programie PZP. dotychczas o tem nie było nigdy mowy, nigdy nie było nawet osoby, którejby sprawa ta była specjalnie powierzona. A co jak co, ale ta kwestja wymaga oddzielnego referenta, i to spośród jednostek najbardziej wykwalifikowanych i energicznych. Sądzę, że odpowiedni pracownik w P. Z. P. mógłby liczbę ogólną imprez odbywających się w Polsce w ciągu sezonu potroić. Musiałby jednak poświęcić wiele pracy na „suszenie głowy" niechętnym klubom i na uzgadnianie ich rozbieżnych żądań. Nie wątpię, że taka praca dałaby znacznie większe korzyści dla podniesienia poziomu sportu pływackiego w Polsce, aniżeli ze trzy kursy dla instruktorów, którzy po otrzymaniu dyplomu z reguły przestają się zajmować nauczaniem pływania.

Jednym ze sposobów zachęcania klubów do urządzania zawodów byłoby też ofiarowywanie nagród. Mogłyby to być nagrody dla zwycięsców w zawodach, nagrody dla klubów najruchliwszych, nagrody dla drużyny piłki wodnej mającej największą rozegranych meczów i t. d. Na prowincję najlepiej sięga się przez posyłanie tam drużyny waterpolo-

wej. Jednym ze środków wiodących do tego celu są mecze o wejście do ligi, rozsypane po różnych miejscowościach i w różnych terminach. Nie wiadomo też dlaczego zarząd PZP. tak się upiera, by mecze te skasować. To, że mecze te wielokrotnie dotąd nie dochodziły do skutku, dowodzi tylko, że nie czyniono dostatecznych wysiłków, by skłaniać kluby do ich organizowania. Zarzucenie zaś tego systemu rozgrywek byłoby pójściem po linji najmniejszego oporu, i zmierzałoby bezpośrednio do wydatnego zahamowania rozwoju piłki wodnej na prowincji.

Odkładając zatem narazie na bok te środki w walce o podniesienie sportu pływackiego, które wymagają znacznych funduszów, jak trenerzy zagraniczni i zawody międzynarodowe, wydaje mi się celowem zwrócić uwagę i skierować wysiłki PZP. na omówiony odcinek propagandy zawodów w kraju, na odcinek który wymaga najmniej pieniędzy, ale za to dużo pracy i energji, i to wyładowanej nie jednorazowo, lecz bez przerwy od wiosny do końca lata. Pracy byłaby to wielka, trudna, ale bardzo wdzięczna. I przyjemnie nikt nie zaprzeczy, iż w pracy tej Polskiego Związku Pływackiego żadna inna instytucja wyręczyć nie może, a zatem to zadanie powinno być postawione na pierwszym planie, przed temi odcinkami, które z różnem powodzeniem a może nawet znacznie lepiej może obsłużyć P. U. W. F. i P. W. i jego organy.

T. Semadeni

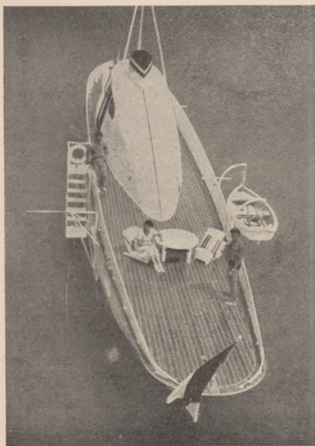
Kronika pływacka

Zawody pływackie w Łodzi

Dnia 29 grudnia r. ub. w krytym basenie łódzkiej YMCA. odbyły się zawody pływackie AZS Warszawa — ŁKS, który wystąpił pod firmą reprezentacji miasta.

Goście stołeczni górowali przygniatająco nad miejscowymi, przez co ucierpiała może sama atrakcyjność zawodów i do pewnego stopnia wartość sportowa. Boguth np. ustanowił nowy rekord polski zupełnie bez konkurencji i bez większego dopingu publiczności. Przy ostrzejszej rywalizacji Boguth był w stanie osiągnąć dużo lepszy wynik.

Efektem zawodów był jeden rekord polski, jeden rekord Warszawy i trzy rekordy Łodzi.



Jacht „Tiger" o linjach aerodynamicznych zbudowany przez znanego autora dzieł o żeglarstwie i aerodynamice p. Manfreda Curry

W zespole stołecznym zwracała uwagę doskonała forma Boguth'a i Jastrzębskiego, w zespole łódzkim wyróżnić należy robiącego coraz większe postępy Borowskiego i 14-letnią Idzikowską, która startowała poza konkursem. Elsner, czołowy pływak łódzki, nie jest jeszcze w formie.

100 m. st. dow. 1) Gumkowski (AZS) w 1:10 przed Szwankowskim (AZS) 1:15,2, Norskim (Ł.) 1:18,8 i Wasilewskim (Ł.) 1:23,2.

100 m. klas. 1) Boguth obniżył własny rekord z 1:22,9 na 1:22,5, 2) Maszner (AZS) 1:31,8, który demonstrował na ostatnich 25 m. styl motylkowy, 3) Borowski (Ł.) 1:36,5, 4) Chudzielka (Ł.) 1:41,5.

100 m nawznak 1) Jastrzębski (AZS) 1:18,7, poprawiając rekord okręgu warszawskiego o 0.9 sek., 2) Ginter (Ł.) 1:28,8, 3) Damsz (AZS) 1:32, 4) Hartwig (Ł.) 1:44. Rekord Jastrzębskiego prawdopodobnie nie będzie zatwierdzony, gdyż zdaje się miał tam miejsce nieznaczny falstart.

200 m. st. dow. 1) Karpiński (AZS) 2:35 zupełnie bez wysiłku przed Elsnerem (Ł.) 2:49,1, 3) Musiałowicz (AZS), 4) Kosiński (Ł.).

200 m. st. klas. 1) Maszner (AZS) w cz. 3:09,6, 2) Ginter (Ł.) 3:15,1, 3) Cylek (Ł.) 3:35,3.

Sztafeta 3x100 st. zm. 1) AZS (Jastrzębski, Boguth, Karpiński), zbliżyła się poważnie do rekordu Polski (3:51,8), osiągając 3:52,6; łodzianie (Ginter, Borowski, Elsner), jakkolwiek obniżyli rekord okręgu o 8,5 sek., nie stanowili poważniejszej konkurencji. Czas Łodzi 4:20,3

Próba bicia rekordu w sztafecie 5x50 st. dow. nie powiodła się. AZS w składzie Olszewski, Makowski, Szwankowski, Gumkowski, Karpiński , osiągnął czas 2:36 (rekord Polski 2:32,2); sztafeta łódzka miała czas 2:50,2, który jest nowym rekordem Łodzi, lepszym od poprzedniego o pół sek.

AZS wygrał spotkanie w stosunku 55:31.

Na zakończenie odbył się mecz piłki wodnej, w którym wysokie zwycięstwo 8:0 (5:0) odnieśli warszawianie.

Poza konkursem na 100 m. klas. pań, Idzikowska ustanowiła nowy rekord Łodzi, z czasem 1:52,8, lepszy od poprzedniego o 3,2; druga była Norska 2:06.

Żydom nie wolno uczęszczać do basenów YMCA

Łódzki Okr. Zw. Pływacki zmuszony jest w przyszłości zrezygnować z basenu YMCA, ponieważ dyrekcja pływalni w kategoryczny sposób domaga się przestrzegania t. zw. paragrafu aryjskiego. Mecz Delfin — reprez. Łodzi projektowany na pierwszą dekadę stycznia zostaje przełożony na termin późniejszy i odbędzie się w basenie zglerskim.

Wspomnienia z ostatniej włóczęgi

Wczesnym rankiem wyrzucają nas nawpół śpiących z wagonu kolejowego w Rożyszczach nad Styrem. Plecaki, worki, śpiwory, wiosła — wszystko to frunie przez okna w szalonem tempie i trzeba dodać — bez rozbicia szyby.

Wózek przeładowany ciężkim bagażem budzi głośnym turkotem mieszkańców śpiącej mieściny. Przejeżdżamy całe miasto i na jego krańcach napróżno wypatrujemy „zdradzieckich szuwarów i bezdennych błot". Przecież wycieczka ma prowadzić przez wodne bezdroża Polesia, okrytego nimbem tajemniczości? Zamiast tego wszystkiego przyjmuje nas Styr na swoim brzegu przystanią Związku Strzeleckiego i miejską pływalnią zaopatrzoną w całkiem przyzwoity basen drewniany.

Składanie łodzi idzie nam sprawnie i szybko. Nasza poczciwa stara „Olza" nie czyni nam żadnych niespodzianek.

Nagle daje się słyszeć przeciągły gwizd syreny — oto na zakręcie wynurza się kadłub parostatku z berlinką na holu. Jesteśmy zaskoczeni. Można z tego wnioskować, że szlak będzie przetarty i woda dostatecznie głęboka. Styr widocznie nie taki straszny i nie tak zarośnięty jak go malują, chociażby na nowych setkach-sztabówkach, które akurat układamy w kolejnym porządku do nowego mapnika wraz z pojedyńczemi kartkami „szlaków wodnych" Heinricha. W dzienniku pokładowym czynimy odpowiednie [illegible] i wnet ruszamy na [illegible] nieznanych nam szlaków.

Dwie rzeczy tylko nas niepokoją: niewyraźna pogoda z krótkotrwałemi, przelotnemi deszczami i silny wiatr przeciwny. Ten ostatni to nasz stary długoletni towarzysz, który uważa za stosowne urozmaicać nam wycieczki ku naszej rozpaczy.

Brzegi Styru bardzo urozmaicone. Za Rożyszczami uwydatniają się gdzieniegdzie wysokie brzegi pokryte kępami drzew sosnowych; przeważają jednakże brzegi niskie porośnięte wikliną, albo też zupełnie wolne. Dopiero w dolnej części Styru rzeka wije się wśród gęstych lasów, które stanowią jej najpiękniejszą ozdobę. Im bliżej Prostyru, krajobraz przybiera zgoła odmienny charakter. Brzegi zalesione tworzą wspaniałe kręte aleje. Jestto dla nas pewnego rodzaju niespodzianką.



Z wycieczki na Styr



Styr poniżej Rożyszcz

Woda Styru posiada specyficzny kolor — brudno ciemny. Pod tym względem kolor wody harmonizuje z kolorem ziemi widocznej na poobrywanych brzegach.

Prąd naogół słaby. Koryto rzeczne wykazuje wielkie urozmaicenie. Tu i ówdzie rzeka ujęta w karby wysokich brzegów płynie spokojnie, to znowu rozlewa się szeroko tworząc istny labirynt. Od głównego nurtu rozchodzi się niezliczona ilość odnóg, które łatwo mogą wprowadzić w błąd turystę, mało obznajmionego z wodą. Przy pilniejszej obserwacji nurtu prąd chociaż bardzo słaby nieomylnie wskaże nam właściwy kierunek. Toteż o jakiemś zabłąkaniu nie może być mowy.

Czasem krętość koryta rzecznego wijącego się jak górskie serpentyny doprowadza nas do irytacji. Stwierdzamy, że mimo energicznego wiosłowania znajdujemy się prawie w tem samem miejscu, co godzinę temu, z tą tylko różnicą, że z innej strony obserwowanego punktu.

Postoje w wioskach i miasteczkach dla zakupu żywności dostarczają nam okazji do bliższego zetknięcia się z miejscową ludnością. Wśród zwartej masy Ukraińców zamieszkujących Wołyń i połudn. Polesie spotykamy polskie osady wojskowe. Smutny jest los tych dobrowolnych skazańców; ludność ukraińska żyjąca w zupełnej izolacji od polskich kolonistów szykanuje ich na każdym kroku.

U ludności Wołynia uderzył nas wielki pietyzm dla strojów regionalnych; a trzeba przyznać, że w dotychczasowych naszych wędrówkach nie spotkaliśmy tak pięknych haftów, zdobiących lniane koszule kobiet i mężczyzn. Haft dwubarwny w kolorze czerwonym i czarnym zachwyca nas pomysłowością i oryginalnością ornomentacji, to też nierzadko przybijamy do brzegu proponując kupno. Niestety, najczęściej spotykamy się z odpowiedzią: „że posiadają tylko tą jedną koszulę, co mają na sobie".

Ruch ożywiony (był to okres sianokosów) daje się zauważyć nietylko na brzegach ale i na wodzie.

Od czasu do czasu przecina nam drogę parostatek z reguły z kilku tylko pasażerami. Na pokładzie stosy drzewa do opalania kotłów. Widocznie węgla tu nieużywają.

Nierzadko spotykamy także berlinki holowane przez ludzi. W czwórkę ciągną krok za krokiem po brzegi naładowane drzewem łodzie przy pomocy liny umocowanej do wysokiego masztu. Widok ten budzi w nas współczucie i żal, prawdziwie syzyfowa praca!

Naszą uwagę zwraca niezwykła ilość ptactwa. Bociany, czaple, żórawie, kaczki, kurki wodne i t. d. Szczególnie bociany znajdujące obfity żer po sianokosach, spokojnie i majestatycznie przechadzają się po łąkach. Często też ko-

rzystają z silnych podmuchów wiatru lub sprzyjających prądów termicznych i całemi godzinami krążą nad naszemi głowami nieruszając skrzydłami. Niejedną też chwilę spędzamy z wzrokiem utkwionym w niebo obserwując z zachwytem całe stada kołujących i wzbijających się pod same chmury bocianów — niczem polskie rasowe szybowce. A trzeba przyznać że warunki wietrzne dla tych ptaków były wspaniałe — dla nas niestety fatalne. W pierwszych dniach walczymy z wiatrem przeciwnym, który wieje na kilka dni po to, by zwrócić się przeciwko nam z tem większą gwałtownością. Wiatr wzmaga się do tego stopnia, że niesposób utrzymać żagla, który na pewnych przestrzeniach mógł nam ułatwić pracę. To też uciekamy się do wioseł, które ustawione pionowo doskonale zastępują nam żagle. W innych wypadkach chronimy się pod brzeg aby płynąc pod jego osłoną przeciwko falom, które raz poraz przelewają się przez burtę naszej „Olzy". Raz tylko mamy możność wyzyskać siłę wiatru przy pomocy żagli; a to na Strumieniu niedaleko Pińska, gwałtowny wiatr zmusza nas do mocnego zrefowania żagla i nieustannego balastowania. Niesposób policzyć te zwroty przez sztag i rufę, które wykonujemy na krętym korycie rz. Strumienia.

Wskutek silnego wiatru niebo wciąż zmienia swój wygląd. Raz słońce przebija się wąską szparą przez chmury, to znowu burza nadciąga i grozi każdej chwili ulewą. Dla fotografa-amatora wspaniałe warunki, by na błonach fotogr. utrwalić co piękniejsze widoki i pejzaże Wołynia i Polesia. Na firmamencie niebieskim przesuwają się chmury jak w kalejdoskopie w kolorach najróżnorodniejszych od ciemno-ołowianych — do jasno szarych.

Od czasu do czasu wyciągamy spod fartucha mapy i „Szlaki wodne" by je sprawdzić z rzeczywistością. Nigdzie nienatrafiamy na opisane przeszkody, jak „niskie mosty", młyny, pale i resztki przepraw wojennych. Widocznie czas zrobił swoje, a w związku z wprowadzeniem komunikacji wodnej na odcinku Łuck -Stare Konie uprzątnięto przeszkody i usunięto wszystkie młyny.

Jedynem utrudnieniem przy swobodnem poruszaniu się i to nie na wodzie a na lądzie podczas wieczornych postojów, jest plaga komarów. Ale i na to łatwo znaleźć radę — kostjumy treningowe, skarpety narciarskie, a na twarz i kark zawój z białego muślinu.

Wyglądaliśmy w tym stroju jak Beduini.

Wycieczka odbywa się w myśl ustalonego programu. Mijamy wioski, miasteczka, miasta — typowe dla naszych ziem wschodnich, a więc Sokul, Kołki od którego rozpoczyna się kilometraż oznaczony słupami (224 klm). Czartorysk, który na kilka tygodni przed naszym przyjazdem



Dalszy bieg Styru



Statek urzędu wodnego na Styrze

spłonął doszczętnie, Rafałówka, Stare Konie, utrzymujące stałą komunikację rzeczną z Łuckiem i Pińskiem i wreszcie właściwa stolica Polesia — Pińsk. Miasto to robi na nas jaknajmilsze wrażenie. Na prawym brzegu Piny moc przystani wioślarskich kajakowych i nawet żeglarskich. Zatrzymujemy się na wzorowo zorganizowanej przystani szkolnej, gdzie zażywamy gościnności w całem tego słowa znaczeniu.

Niechaj stego miejsca płyną słowa podzięki dla troskliwego gospodarza, a zarazem niestrudzonego przewoźnika.

Cały dzień poświęcamy zwiedzaniu Pińska. W zachwyt nas wprowadzają prześliczne kościoły, żywo przypominające architekturą kościoły wileńskie.

Raz poraz trzaskają migawki aparatów fotogr.

Wydaje się, że wszystko zostało dostosowane do tego elementu jaki stanowi woda. Na wodach otaczających Pińsk od strony południowej daje się zaobserwować niezwykły ruch, przeciągają statki pasażerskie, handlowe, Urzędu wodnego, wojskowe monitory. Wodą dojeżdża ludność okoliczna do miasta na wąskich, ostro zakończonych „czajkach" poleskich. Na ulicy popularną postacią jest marynarz polskiej marynarki wojennej, stacjonowanej opodal. Nawet w powietrzu widać pewne zmiany — nad miastem krążą — wodnopłatowce, do których oko szczura lądowego nie jest przyzwyczajone. Wszystko to razem stwarza przedziwną atmosferę — prawdziwie poleską. Stojąc na wyniosłym brzegu Piny — z którego roztacza się wspaniały i niecodzienny pejzaż na rozległe błota — odczuwamy, że istotnie jesteśmy w sercu prawdziwego Polesia.

M. J. H.

Kto chce pojechać kajakiem do Australji

Angielski sportowiec Colin Sullivan wybiera się w najbliższym czasie kajakiem z Anglji do Australji. W związku stem Anglik poszukuje towarzysza podróży, któryby oczywiście musiał pokryć część kosztów wyprawy.

Polscy kajakowcy, którzy ewentualnie reflektują na udział w tej ciekawej wyprawie, mogą skierować zgłoszenia pod adres: dr. Stefan Litauer w Londynie 68, Curzon Street, London W. 1.

Na Dniestrowym szlaku

Dniestr należy do zlewiska morza Czarnego, w starożytnym świecie nosił on nazwy: Tyras, u nowych Greków Donastris, Donaster, u Turków Tyrla, u Rumunów Nistrul. Długość Dniestru od źródła do ujścia wynosi 1372 km., wielkość dorzecza 76.860 km.² Do Sambora sięga bieg górny, od Sambora do Niżniowa średni, od Niżniowa aż po ujście dolny. Dniestr należy do rzek o charakterze nizinno-górskim.

Niegdyś Dniestr stanowił bardzo ważną arterję komunikacyjną, spławiano nim drzewo, galary ze zbożem i kukurydzą aż do limanu naddniestrzańskiego. Ciągłe wojny z tatarami i kozakami zadały ostateczny cios polskiemu ruchowi handlowemu na Dniestrze. Późniejsze zawieruchy wojenne doprowadziły do zupełnego zapomnienia o Dniestrze jako o drodze handlowej.

Dniestr bierze swój początek poniżej szczytu Rozłucza we wsi Wołcze w Karpatach wschodnich z głównego źródliska leżącego na wysokości 900 m. Początkowo jako mały potok górski, płynie wartkim prądem w wąskiej kamienistej kotlinie, zasilany licznymi potokami leśnymi. Przy dobrym stanie wody kajakową wędrówkę rozpoczynać można ze Strzyłek, przy małej wodzie nie wyżej jak z Sambora, łodziami z Rozwadowa. Dniestr zatraca swój górski charakter za Samborem, kamieniste brzegi ustępują miejsca żyznemu namułowi — tu rozpoczyna się środkowy bieg Dniestru, sięgający aż do Niżniów. Z prawego brzegu przybiera Dniestr potok Bystrzycę i łączy się z dużą rzeką górską Strwiążem.

Odtąd płynie szeroką, żyzną niziną ku pł. wsch. Po prawym brzegu ciągną się ogromne moczary i błota naddniestrzańskie. Skolei z lewego brzegu przybiera Dniestr małą rzeczkę Wereszycę, która wypływa ze stawów janowskiego i gródeckiego, tworząc dla mieszkańców Lwowa najbliższe wodne połączenie z Dniestrem. Od Rozwadowa Dniestr jest spławny, płynie wśród niskich brzegów miejscami ledwie ponad stan wody wyniesionych, powodując częste wylewy.

Rozwadów — duża wieś leży o 2 km od Mikołajowa stacji kolejowej na linji Lwów-Stryj. Pod Zaleścami z prawego brzegu wpada Stryj obficie zasilający Dniestr swemi wodami. Począwszy od Żurawna rzeka wkracza w malowniczą okolicę, brzegi są tu miejscami strome ze sterczącemi tu i ówdzie głazami zdala widniejącemi na tle zieleni młodych lasów.



[illegible] pod Niżniowem



Ruiny zamku nad Dniestrem

Żurawno, małe miasteczko słynie z bohaterskich walk Sobieskiego z Turkami w r. 1676, tam też urodził się M. Rej. Godną zwiedzenia jest fabryka wyrobów alabastrowych, własność ks. Czartoryskich. Na prawym brzegu Dniestru na dwu jego tarasach przy ujściu Łukwi leży prastary gród Halicz z ruinami zamku Kazimierza W.

Najbardziej urocza partja Dniestru rozpoczyna się od Niżniowa i ciągnie się do Uścieczka, tworząc t. zw. „Szwajcarję Naddniestrzańską", która swem pięknem i malowniczością krajobrazu nie ustępuje Dunajcowi. W jarze dniestrowym wytworzył się charakterystyczny typ krajobrazu zbliżony do górskiego. Jar dniestrowy miejscami położony jest o stokilkadziesiąt kilometrów poniżej poziomu wyżyny podolskiej, tworząc ogromne łuki i pętle, zmieniając kierunek na północ, południe, wschód, a nawet i zachód, t. j. wstecz do swego zasadniczego biegu (w pętli pod Łuką). Pierwszy wielki zakręt tworzy Dniestr za Niżniowem koło Smerkowa, skąd płynie dalej w kierunku pł. wsch., mijając miasteczko Koropiec z pięknym pałacem hr. Badeniego.

Pod Woziłowem rozpoczyna się największa pętla Dniestru długości 28 km. z punktem zwrotnym w kierunku pł. wsch. pod Łuką. Po przepłynięciu tej pętli znowu znajdujemy się pod Woziłowem, oddaleni od pierwotnego koryta o 1 km. Między Woziłowem a Uniżem, w najwęższem miejscu pętli projektowany jest przekop o długości 1005 m. celem wyzyskania spadu wody do poruszania dynamomaszyny o sile 20 tys. H. P. W pętli między Woziłowem a Łuką, naprzeciw Monasterku na prawym brzegu spośród drzew i krzewów bieleją skały z dwiema jaskiniami, z których jedna służyła niegdyś za schronienie pustelnikowi, z drugiej zaś roztacza się rozległy widok na zakręt

Dniestru. Wejście do jaskini przesłania mech zielonym welonem, po którym spływają szemrzące krople wody ze źródła znajdującego się gdzieś u stropu jaskini, gdzie zwisają kolorowe nacieki okryte aksamitnym kobiercem mchu. Ściany groty tworzy martwica iskrząca się kolorami tęczy, gdy promień słońca zdoła się przedostać do wnętrza przez welon mchu i porostów.

Za Monasterkiem rozpoczyna się najpiękniejsza część jaru, którego ściany pionowo opadają ku wodzie. Panuje [illegible] niezmącona, [illegible] tylko las zawieszony nad stokami jaru i szemrzą strumyki płynące głębokiemi parowami ku Dniestrowi. Wysoko nad rzeką szybują majestatycznie jastrzębie i orły, a gładką taflę wody muskają srebrno-białe mewy.

Za zakrętem pod Łuką ukazują się w oddali na urwistym brzegu malownicze zwaliska warownego zamku z XVII w. w Rakowcu.

Dalej krajobraz się zmienia, znika bujny las pokrywający stoki jaru i odsłaniają się czerwieniejące warstwice dewońskiego piaskowca, zieleniejące wapienie i srebrzące się skały kredowe.

Lecz nie na tem kończy się gra kolorów martwej natury naddniestrzańskiej, bo za następnym zakrętem wyłoni się żółtawy wapień miocenu, lub brunatna glina lössowa.

W Łaczeu uciążliwa droga prowadzi do wielkiej groty, z której roztacza się piękny widok na siną wstęgę rzeki.

Za Uściečkiem wśród brunatno-czerwonych kamieniołomów od niedalekiej Bessarabji ciągną gorące wiatry, stąd też okolica ta posiada klimat cieplejszy, niż inne. Na pł. ścianach jaru spotyka się dziko rosnące migdały, a we wsiach sady przeważnie morelowe, na krańcach jaru można znaleźć rzadkie rośliny stepowe.

Za Horoszową w odległości 2 — 4 km. od wsi Babin Dniestr tworzy granicę między Polską a Rumunją (płynąć lewym brzegiem). Za wsią Pieczarną ukazuje się piękny most żelazny w Zaleszczykach, łączący drogi kolejowe Polski i Rumunji.

Zaleszczyki ładne miasteczko klimatyczno zdrojowiskowe położone jest na pięknym półwyspie, objętym szeroko w tem miejscu rozlewającą się rzeką.



[illegible]

Na stromym stoku jaru pod Zazulińcami znajduje się pieczara, z której wypływa źródło, uważane przez ludność za cudowne. Na ścianach pieczary stare obrazy świętych. Za Zaleszczykami spotyka się charakterystyczne młyny pływające. W Horoszowej w dnie świąteczne zobaczyć można ładne stroje ludowe.

W Okopach Św. Trójcy kończy się wodna wędrówka, tu bowiem zbiegają się trzy granice: Polski, Rumunji i Rosji Sowieckiej.

Wycieczka Dniestrem pociąga nietylko pięknem krajobrazu, bogactwem przyrody, ale też i zabytkami minionej przeszłości, w które obfitują okolice naddniestrowe. Liczne zamki i grody opromienione chwałą polskiego oręża, stały tu na straży polskich rubieży, a kurhany i mogiły świadczą o walkach toczonych niegdyś z turkami, tatarami i kozakami.

Etapy wyjściowe dla wycieczek wodnych Dniestrem:

Sambor — stacja kolejowa w miejscu, odległość stacji od rzeki ok. 2 km. Najlepsze miejsce do spuszczania łodzi na wodę koło mostu kolejowego.

Rozwadów — st. kolejowa. Mikołajów—Drohowyż oddalona od rzeki o 2 km.

Żurawno — st. kolej. Żurawno-Nowosielce do [illegible] km.

Halicz — st. kol. w miejscu około [illegible] km. do rzeki.

Niżniów — st. kol. w miejscu do rzeki $3^1/_2$ km.

Zaleszczyki — st. kol. w miejscu do rzeki 1 km.

Z Okopów Św. Trójcy do najbliższej stacji kolej. Iwanie Puste 27 km. Furmanki na przewiezienie łodzi wynająć można u przewoźnika, cena 8—10 zł.

Mapy: 1 . 75.000
Sambor XXVIII/7
Rudki Komarno XXIX/7
Bóbrka XXX/7
Żydaczów XXX/8
Halicz XXXI/9
Monasterzyska XXXII/9
Tyśmienica XXX/10
Jagielnica XXXII/10
Zaleszczyki XXXIII/11
Mielnica XXXIV/11
Kamieniec Podolski XXXV/11

1 : 200.000 — Sambor, Lwów, Stanisławów, Kołomyja, Husiatyn, Mohylew.

Noclegi — łatwo dostać w stodołach chłopskich wzdłuż całego Dniestru. Hotele w Żurawinie, Haliczu i Zaleszczykach. Brzegi Dniestru nadają się do obozowania z wyjątkiem środkowego biegu między Samborem i Czajkowicami.

Żywność. W prowiant należy się zaopatrzyć, gdyż w niektórych okolicach trudno go dostać. W porze żniw ciężko o nabiał. Sklepy w większych wsiach oraz miasteczkach: [illegible] ku, Zaleszczykach, Mielnicy, i Okopach Św. Trójcy.

Znaki rzeczne znajdują się jedynie na kilku mostach, w niektórych miejscach mielizny oznaczono wiechami.

Kilometry na Dniestrze są oznaczone tablicami na lewym brzegu i liczone od granicy (Okopy). Płynąc z biegiem rzeki pierwsze tablice spotykamy pod Żurawnem. Wielu tablic brak. Za Zaleszczykami znajdują się co 5 km.

Granica — Dniestr tworzy granicę polsko-rumuńską od Babina do Okopów Św. Trójcy t. j. na przestrzeni około 110 km. W Pieczarnej posterunek K. O. P. Starostwo w Zaleszczykach wydaje zezwolenie na przejazd Dniestrem z Zaleszczyk do Okopów, zezwolenie to należy wizować w Dowództwie K. O. P. w Zaleszczykach. Płynąc granicą

należy zachować się następująco: 1) płynąć tylko polskim (lewym) brzegiem, 2) na każde żądanie straży K. O. P. przybijać do polskich brzegów, 3) płynąć tylko do zmroku, 4) noclegi zgłaszać w strażnicach K. O. P.

Przeszkody na Dniestrze w niektórych miejscach stanowić będą pale ze zniszczonych mostów, zatopione żelastwo, oraz liny od promów dla łodzi żaglowych. Resztki zwalonych mostów nie przedstawiają zbytniego niebezpieczeństwa, gdyż przy niskim stanie wody są widoczne ponad powierzchnią, gorzej natomiast gdy je woda przykryje, łatwo wówczas o uszkodzenie łodzi, czy kajaka. Na przeszkody te należy zwrócić uwagę między Nadjatyczami a Krupskiem, między Mołotowem a Holeszowem zatopiona pogłębiarka, pod Bukówną szyny i pale mostowe, pod mostem kolejowym koło Niżniowa, w Horyhladach, pod Łuką również szyny i pale mostowe. Poważna przeszkoda znajduje się w Zaleszczykach, jestto zwalony most kołowy, którego części zalegają prawie całą szerokość Dniestru. Miejsce bezpieczne do przepłynięcia oznaczone wskaźnikiem. Ostatnia przeszkoda pod Zazulińcami, resztki zwalonego mostu.

Dla łodzi żaglowych z wysokiemi masztami (6 — 7 m) przeszkodę stanowić będą również liny od promów przeciągnięte nad wodą. Wysokość zaczepienia lin zależna od stanu wody waha się od [illegible] do 7 m. nad pow. wody. Jakkolwiek nad Dniestrem znajduje się duża ilość mostów, to jednak nie przedstawiają one przeszkody dla żaglówek, za wyjątkiem mostu kolejowego pod Jezupolem dość ni[illegible]

WPŁAW PRZEZ PARYŻ

Dorocznym zwyczajem dnia 25 grudnia r. ub. odbył się wyścig „wpław przez Paryż", przy udziale 20 zawodników. Pierwsze miejsce zajął znany zawodnik francuski Cartonnet.

W przeddzień na basenie pływackim w Paryżu odbył się pojedynek na 100 m. stylem dowolnym pomiędzy Cartonnetem i Tarisem. Wygrał Taris w czasie 1:00,2 sek. przed Cartonnet 1:00,8 sek.



P. T.

PRENUMERATORZY

UWAGA

ZNIŻKA PRENUMERATY

DWUTYGODNIKA

„SPORT WODNY"

o 10%

W STYCZNIU I GRUDNIU, JAK W LATACH UBIEGŁYCH WYJDZIE PO JEDNYM EGZEMPLARZU CZYLI RAZEM 22 ZESZYTY

na 1936 r.

ROCZNIE ZŁ. 18. PÓŁROCZNIE ZŁ. 9.

ROCZNIKI ZA LATA OD 1925 DO 1935 R, WŁ. W PIĘKNEJ PŁÓCIENNEJ OPRAWIE TŁOCZONEJ ZŁOTEM PO 20 ZŁ. ZA ROCZNIK

KONTO SPORTU WODNEGO W P. K. O. Nr. 6013

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 40, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BR. PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zł. 18. , półrocznie Zł. 9 .
Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER*

Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37, Tel. 669-46.